



Treaty Series

*Treaties and international agreements
registered
or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations*

VOLUME 835

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

United Nations • Nations Unies
New York, 1977

*Treaties and international agreements registered
or filed and recorded with the Secretariat
of the United Nations*

VOLUME 835

1972

1. Nos. 11943-11950

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 12 September 1972 to 15 September 1972*

	<i>Page</i>
No. 11943. United Nations (including the United Nations Industrial Development Organization and the United Nations Conference on Trade and Development), International Labour Organisation, Food and Agriculture Organization of the United Nations, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, International Civil Aviation Organization, World Health Organization, International Telecommunication Union, World Meteorological Organization, International Atomic Energy Agency, Universal Postal Union and Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, and United Arab Emirates :	
Revised Standard Agreement on technical assistance. Signed at New York on 12 September 1972	2
No. 11944. United Nations (including the United Nations Industrial Development Organization and the United Nations Conference on Trade and Development), International Labour Organisation, Food and Agriculture Organization of the United Nations, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation, International Civil Aviation Organization, World Health Organization, International Telecommunication Union, World Meteorological Organization, International Atomic Energy Agency, Universal Postal Union, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and International Bank for Reconstruction and Development, and United Arab Emirates :	
Standard Agreement on operational assistance (with annex). Signed at New York on 12 September 1972	18

*Traités et accords internationaux enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire au Secrétariat
de l'Organisation des Nations Unies*

VOLUME 835

1972

I. Nos 11943-11950

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 12 septembre 1972 au 15 septembre 1972*

	<i>Pages</i>
N° 11943. Organisation des Nations Unies (y compris l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement), Organisation internationale du Travail, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, Organisation de l'aviation civile internationale, Organisation mondiale de la santé, Union internationale des télécommunications, Organisation météorologique mondiale, Agence internationale de l'énergie atomique, Union postale universelle et Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, et Émirats arabes unis :	
Accord type révisé d'assistance technique. Signé à New York le 12 septembre 1972	3
N° 11944. Organisation des Nations Unies (y compris l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement), Organisation internationale du Travail, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, Organisation de l'aviation civile internationale, Organisation mondiale de la santé, Union internationale des télécommunications, Organisation météorologique mondiale, Agence internationale de l'énergie atomique, Union postale universelle, Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime et Banque internationale pour la reconstruction et le développement, et Émirats arabes unis :	
Accord type d'assistance opérationnelle (avec annexe). Signé à New York le 12 septembre 1972	19

	<i>Page</i>
No. 11945. United Nations Development Programme (Special Fund) and United Arab Emirates :	
Agreement concerning assistance from the United Nations Development Programme (Special Fund). Signed at New York on 12 September 1972	37
No. 11946. Canada and Union of Soviet Socialist Republics :	
Air Transport Agreement (with annex, route schedule, exchanges of letters and memorandum of understanding). Signed at Ottawa on 11 July 1966	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement (with annex and route schedule). Ottawa, 12 December 1967	54
No. 11947. Canada and Trinidad and Tobago :	
Agreement on commercial scheduled air services (with annex and exchange of notes). Signed at Port of Spain on 11 August 1970	103
No. 11948. Netherlands and Cameroon :	
Agreement relating to regular air transport (with annex). Signed at Yaoundé on 7 September 1971	129
No. 11949. Netherlands and Mexico :	
Air Transport Agreement (with route schedule). Signed at Mexico City on 6 December 1971	149
No. 11950. Mali and Niger :	
Protocol of Agreement authorizing the carrying out of air transport on request. Signed at Niamey on 31 May 1972.	197
 <i>ANNEX A. Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 52. Constitution of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Signed at London on 16 November 1945 :	
Acceptances by Bahrain, Qatar and Oman	204
No. 521. Convention on the privileges and immunities of the specialized agencies. Approved by the General Assembly of the United Nations on 21 November 1947 :	
Accession by Cuba	206

	<i>Pages</i>
N° 11945. Programme des Nations Unies pour le développement (Fonds spécial) et Émirats arabes unis :	
Accord relatif à une assistance du Programme des Nations Unies pour le développement (Fonds spécial). Signé à New York le 12 septembre 1972	37
N° 11946. Canada et Union des Républiques socialistes soviétiques :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe, tableau de routes, échanges de lettres et mémorandum d'accord). Signé à Ottawa le 11 juillet 1966	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné (avec annexe et tableau de routes). Ottawa, 12 décembre 1967	55
N° 11947. Canada et Trinité-et-Tobago :	
Accord concernant des services aériens commerciaux réguliers (avec annexe et échange de notes). Signé à Port of Spain le 11 août 1970	103
N° 11948. Pays-Bas et Cameroun :	
Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe). Signé à Yaoundé le 7 septembre 1971	129
N° 11949. Pays-Bas et Mexique :	
Accord relatif aux transports aériens (avec tableau de routes). Signé à Mexico le 6 décembre 1971	149
N° 11950. Mali et Niger :	
Protocole d'accord portant autorisation d'effectuer du transport aérien à la demande. Signé à Niamey le 31 mai 1972	197
 ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies	
N° 52. Convention créant une Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture. Signée à Londres le 16 novembre 1945 :	
Acceptations de Bahreïn, du Qatar et de l'Oman	205
N° 521. Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées. Approuvée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 21 novembre 1947 :	
Adhésion de Cuba	206

	<i>Page</i>
No. 2185. Agreement between Sweden and Switzerland relating to air services. Signed at Bern on 18 October 1950 :	
Exchange of notes constituting an agreement concerning modification of the above-mentioned Agreement, as amended. Bern, 5 November 1968	209
No. 2862. Civil Air Transport Agreement between the United States of America and Japan. Signed at Tokyo on 11 August 1952 :	
Exchange of notes constituting an agreement further amending the schedule to the above-mentioned Agreement (with schedule). Tokyo, 9 May 1972	212
No. 4714. International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954. Done at London on 12 May 1954 :	
Acceptance by Fiji	224
No. 4789. Agreement concerning the adoption of uniform conditions of approval and reciprocal recognition of approval for motor vehicle equipment and parts. Done at Geneva on 20 March 1958 :	
Entry into force of Regulation No. 24 (Uniform provisions concerning the approval of vehicles equipped with diesel engines with regard to the emission of pollutants by the engine) as an annex to the above-mentioned Agreement	226
Entry into force of Regulation No. 27 (Uniform provisions for the approval of advance-warning triangles) as an annex to the above-mentioned Agreement	262
No. 5922. Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and Canada. Signed at Ottawa on 4 September 1959 :	
Exchange of notes constituting an agreement amending the schedule to the above-mentioned Agreement, as amended (with annex). Bonn, 4 December 1969	306
No. 7822. Convention concerning the recognition and enforcement of decisions relating to maintenance obligations towards children. Opened for signature at The Hague on 15 April 1958 :	
Accession by Liechtenstein	313
Entry into force of the above-mentioned Convention in the relations between Liechtenstein, on the one hand, and Switzerland, Hungary and the Netherlands, on the other hand	313
No. 8638. Vienna Convention on Consular Relations. Done at Vienna on 24 April 1963 :	
Accession by Portugal	314

	<i>Pages</i>
N° 2185. Accord entre la Suède et la Suisse relatif aux services aériens. Signé à Berne le 18 octobre 1950 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné, tel que modifié. Berne, 5 novembre 1968	208
N° 2862. Accord entre les États-Unis d'Amérique et le Japon relatif aux transports aériens civils. Signé à Tokyo le 11 août 1952 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant à nouveau le tableau joint à l'Accord susmentionné (avec tableau). Tokyo, 9 mai 1972	221
N° 4714. Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954. Faite à Londres le 12 mai 1954 :	
Acceptation de Fidji	225
N° 4789. Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur. Fait à Genève le 20 mars 1958 :	
Entrée en vigueur du Règlement n° 24 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules équipés de moteurs diesel en ce qui concerne les émissions de polluants par le moteur) en tant qu'annexe à l'Accord susmentionné	227
Entrée en vigueur du Règlement n° 27 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des triangles de présignalisation) en tant qu'annexe à l'Accord susmentionné	263
N° 5922. Accord relatif aux services aériens entre le Canada et la République fédérale d'Allemagne. Signé à Ottawa le 4 septembre 1959 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau annexé à l'Accord susmentionné, tel que modifié (avec annexe). Bonn, 4 décembre 1969	306
N° 7822. Convention concernant la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière d'obligations alimentaires envers les enfants. Ouverte à la signature à La Haye le 15 avril 1958 :	
Adhésion du Liechtenstein	313
Entrée en vigueur de la Convention susmentionnée en ce qui concerne les relations entre le Liechtenstein, d'une part, et la Suisse, la Hongrie et les Pays-Bas, d'autre part	313
N° 8638. Convention de Vienne sur les relations consulaires. Faite à Vienne le 24 avril 1963 :	
Adhésion du Portugal	314

	<i>Page</i>
No. 9432. Convention on the service abroad of judicial and extrajudicial documents in civil or commercial matters. Opened for signature at The Hague on 15 November 1965:	
Ratification by Israel	315
No. 9479. Agreement between the Government of Japan and the Government of the Republic of Korea for air services. Signed at Tokyo on 16 May 1967:	
Exchange of notes constituting an agreement concerning modification of the schedule to the above-mentioned Agreement (with schedule). Tokyo, 25 April 1972.	317
No. 9574. Agreement on the rescue of astronauts, the return of astronauts and the return of objects launched into outer space. Opened for signature at London, Moscow and Washington on 22 April 1968:	
Ratification by the Federal Republic of Germany	326
No. 10823. Convention on the non-applicability of statutory limitations to war crimes and crimes against humanity. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 26 November 1968:	
Accession by Cuba	327
No. 11686. Agreement between the Government of Japan and the Government of Lebanon for air services. Signed at Tokyo on 2 June 1967:	
Exchange of notes constituting an agreement concerning modification of the annex to the above-mentioned Agreement (with annex). Beirut, 24 January 1972.	328
No. 11687. Agreement between the Republic of Singapore and the Swiss Confederation for regular air services between and beyond their respective territories. Signed at Singapore on 28 February 1969:	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the above-mentioned Agreement. Singapore, 24 May 1971	334
No. 11818. Fourth International Tin Agreement. Opened for signature at London from 1 July 1970 to 29 January 1971:	
Acceptance by the Netherlands	342

	<i>Pages</i>
N° 9432. Convention relative à la signification et à la notification à l'étranger des actes judiciaires et extrajudiciaires en matière civile ou commerciale. Ouverte à la signature à La Haye le 15 novembre 1965 :	
Ratification d'Israël	315
N° 9479. Accord entre le Gouvernement japonais et le Gouvernement de la République de Corée relatif aux services aériens. Signé à Tokyo le 16 mai 1967 :	
Échange de notes constituant un accord portant modification de l'annexe de l'Accord susmentionné (avec annexe). Tokyo, 25 avril 1972	323
N° 9574. Accord sur le sauvetage des astronautes, le retour des astronautes et la restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique. Ouvert à la signature à Londres, Moscou et Washington le 22 avril 1968 :	
Ratification de la République fédérale d'Allemagne	326
N° 10823. Convention sur l'imprescriptibilité des crimes de guerre et des crimes contre l'humanité. Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 26 novembre 1968 :	
Adhésion de Cuba	327
N° 11686. Accord entre le Gouvernement du Japon et le Gouvernement de la République libanaise relatif aux services aériens. Signé à Tokyo le 2 juin 1967 :	
Échange de notes constituant un accord portant modification de l'Accord susmentionné (avec annexe). Beyrouth, 24 janvier 1972.	329
N° 11687. Accord entre la République de Singapour et la Confédération suisse relatif aux transports aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Singapour le 28 février 1969 :	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe de l'Accord susmentionné. Singapour, 24 mai 1971.	340
N° 11818. Quatrième Accord international sur l'étain. Ouvert à la signature à Londres du 1^{er} juillet 1970 au 29 janvier 1971 inclus :	
Acceptation des Pays-Bas	342

*International Labour Organisation**Page*

No. 4704. Convention (No. 106) concerning weekly rest in commerce and offices. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its fortieth session, Geneva, 26 June 1957 :

Ratification by Indonesia 343

No. 8873. Convention (No. 124) concerning medical examination of young persons for fitness for employment underground in mines. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its forty-ninth session, Geneva, 23 June 1965 :

Ratification by the Syrian Arab Republic 344

Organisation internationale du Travail

Pages

- N° 4704. Convention (n° 106) concernant le repos hebdomadaire dans le commerce et les bureaux. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa quarantième session, Genève, 26 juin 1957 :
- Ratification de l'Indonésie 343
- N° 8873. Convention (n° 124) concernant l'examen médical d'aptitude des adolescents à l'emploi aux travaux souterrains dans les mines. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa quarante-neuvième session, Genève, 23 juin 1965 :
- Ratification de la République arabe syrienne 344
-

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 76, p. XVIII).

The terms "treaty" and "international agreement" have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*
* *

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this *Series* have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 76, p. XIX).

Le terme « traité » et l'expression « accord international » n'ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s'en tenir à la position adoptée à cet égard par l'Etat Membre qui a présenté l'instrument à l'enregistrement, à savoir que pour autant qu'il s'agit de cet Etat comme partie contractante l'instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l'Article 102. Il s'ensuit que l'enregistrement d'un instrument présenté par un Etat Membre n'implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l'instrument, le statut d'une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu'il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de « traité » ou d'« accord international » si cet instrument n'a pas déjà cette qualité, et qu'ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*
* *

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce *Recueil* ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

Treaties and international agreements

registered

from 12 September 1972 to 15 September 1972

Nos. 11943 to 11950

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 12 septembre 1972 au 15 septembre 1972

N^{os} 11943 à 11950

No. 11943

**UNITED NATIONS
(INCLUDING THE UNITED NATIONS
INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION
and THE UNITED NATIONS CONFERENCE
ON TRADE AND DEVELOPMENT),
INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION,
FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION
OF THE UNITED NATIONS,
UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC
AND CULTURAL ORGANIZATION,
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
ORGANIZATION,
WORLD HEALTH ORGANIZATION,
INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION
UNION,
WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION,
INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY
AGENCY,
UNIVERSAL POSTAL UNION
and INTER-GOVERNMENTAL MARITIME
CONSULTATIVE ORGANIZATION,
and
UNITED ARAB EMIRATES**

**Revised Standard Agreement on technical assistance. Signed at
New York on 12 September 1972**

Authentic text : English.

Registered ex officio on 12 September 1972.

N° 11943

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(Y COMPRIS L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL
et LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT),
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL,
ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE,
ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE,
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE,
ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ,
UNION INTERNATIONALE
DES TÉLÉCOMMUNICATIONS,
ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE,
AGENCE INTERNATIONALE
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE,
UNION POSTALE UNIVERSELLE
et ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE
CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME,
et
ÉMIRATS ARABES UNIS**

**Accord type révisé d'assistance technique. Signé à New York le
12 septembre 1972**

Texte authentique : anglais.

Enregistré d'office le 12 septembre 1972.

REVISED STANDARD AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED NATIONS, INCLUDING THE UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION AND THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION, THE FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS, THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION, THE WORLD HEALTH ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION, THE WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION, THE INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY, THE UNIVERSAL POSTAL UNION AND THE INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION, AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

The United Nations, including the United Nations Industrial Development Organization and the United Nations Conference on Trade and Development, the International Labour Organisation, the Food and Agriculture Organization of the United Nations, the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, the International Civil Aviation Organization, the World Health Organization, the International Telecommunication Union, the World Meteorological Organization, the International Atomic Energy Agency, the Universal Postal Union and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization; organizations participating in the technical assistance sector of the United Nations Development Programme (hereinafter called “the Organizations”), and the Government of the United Arab Emirates (hereinafter called “the Government”);

Desiring to give effect to the resolutions and decisions relating to technical assistance of the Organizations, which are intended to promote the economic and social progress and development of peoples;

Have entered into this Agreement in a spirit of friendly co-operation.

¹ Came into force on 12 September 1972 by signature, in accordance with article VI (1).

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD TYPE RÉVISÉ¹ ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES (Y COMPRIS L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT), L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE, L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ, L'UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS, L'ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE, L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE, L'UNION POSTALE UNIVERSELLE ET L'ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME, D'UNE PART, ET LE GOUVERNEMENT DES ÉMIRATS ARABES UNIS, D'AUTRE PART

L'Organisation des Nations Unies (y compris l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement), l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation mondiale de la santé, l'Union internationale des télécommunications, l'Organisation météorologique mondiale, l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Union postale universelle et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, organisations participant à l'élément Assistance technique du Programme des Nations Unies pour le développement (ci-après dénommées « les Organisations »), d'une part, et le Gouvernement des Emirats arabes unis (ci-après dénommé « le Gouvernement »), d'autre part,

Désirant donner effet aux résolutions et décisions relatives à l'assistance technique que les Organisations ont adoptées en vue de favoriser le progrès et le développement économique et social des peuples,

Ont conclu le présent Accord dans un esprit d'amicale coopération.

¹ Entré en vigueur le 12 septembre 1972 par la signature, conformément à l'article VI, paragraphe 1.

Article I

FURNISHING OF TECHNICAL ASSISTANCE

1. The Organizations shall render technical assistance to the Government, subject to the availability of the necessary funds. The Organizations, acting jointly or separately, and the Government shall co-operate in arranging, on the basis of the requests received from the Government and approved by the Organizations concerned, mutually agreeable programmes of operations for the carrying out of technical assistance activities.

2. Such technical assistance shall be furnished and received in accordance with the relevant resolutions and decisions of the assemblies, conferences and other organs of the Organizations; technical assistance rendered within the technical assistance sector of the United Nations Development Programme shall, in particular, be furnished and received in accordance with the observations and guiding principles set forth in annex I¹ of resolution 222 A (IX)² of the Economic and Social Council of 15 August 1949, and in resolution 2029 (XX)³ of 22 November 1965 of the General Assembly of the United Nations.

3. Such technical assistance may consist of :

- (a) making available the services of experts, in order to render advice and assistance to or through the Government;
- (b) organizing and conducting seminars, training programmes, demonstration projects, expert working groups, and related activities in such places as may be mutually agreed;
- (c) awarding scholarships and fellowships or making other arrangements, under which candidates nominated by the Government and approved by the Organizations concerned shall study or receive training outside the country;
- (d) preparing and executing pilot projects, tests, experiments or research in such places as may be mutually agreed upon;
- (e) providing any other form of technical assistance which may be agreed upon by the Organizations and the Government.

4. (a) Experts who are to render advice and assistance to or through the Government shall be selected by the Organizations in consultation with the Government. They shall be responsible to the Organizations concerned.

(b) In the performance of their duties, the experts shall act in close consultation with the Government and with persons or bodies so designated by the

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 76, p. 132.

² *Ibid.* *Official Records of the Economic and Social Council, Ninth Session, Supplement No. 1*, p. 4.

³ *Ibid.* *Official Records of the General Assembly, Twentieth Session, Supplement No. 14 (A/6014)*, p. 20.

Article premier

FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE

1. Les Organisations fourniront une assistance technique au Gouvernement, sous réserve que les fonds nécessaires soient disponibles. Les Organisations, agissant conjointement ou séparément, et le Gouvernement coopéreront en vue d'élaborer d'un commun accord, sur la base des demandes émanant du Gouvernement et approuvées par les Organisations intéressées, des programmes d'opérations pour la mise en œuvre de l'assistance technique.

2. Ladite assistance technique sera fournie et reçue conformément aux résolutions et décisions pertinentes des assemblées, conférences et autres organes des Organisations; en particulier, l'assistance technique fournie au titre de l'élément Assistance technique du Programme des Nations Unies pour le développement sera fournie et reçue conformément aux observations et principes directeurs énoncés dans l'annexe 1¹ de la résolution 222 A(IX)² adoptée le 15 août 1949 par le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies et dans la résolution 2029 (XX)³ adoptée le 22 novembre 1965 par l'Assemblée générale des Nations Unies.

3. Au titre de ladite assistance technique, les Organisations pourront :

- a) Fournir les services d'experts chargés de donner des avis et de prêter assistance au Gouvernement ou par son intermédiaire;
- b) Organiser et diriger des séminaires, des programmes de formation, des projets de démonstration des groupes de travail d'experts et des activités connexes, dans les lieux qui seront choisis d'un commun accord;
- c) Octroyer des bourses d'études et de perfectionnement ou prendre d'autres dispositions qui permettent aux candidats désignés par le Gouvernement et agréés par les Organisations intéressées de faire des études ou de recevoir une formation professionnelle hors du pays;
- d) Préparer et exécuter des projets pilotes, des essais, des expériences ou des recherches dans les lieux qui seront choisis d'un commun accord;
- e) Fournir toute autre forme d'assistance technique dont les Organisations et le Gouvernement seront convenus.

4. a) Les experts appelés à donner des avis et à prêter assistance au Gouvernement ou par son intermédiaire seront choisis par les Organisations de concert avec le Gouvernement. Ils seront responsables devant les Organisations intéressées;

b) Dans l'exercice de leurs fonctions, les experts agiront en liaison étroite avec le Gouvernement et avec les personnes ou organismes désignés par lui à cet

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 76, p. 133.

² *Ibid.*, *Documents officiels du Conseil économique et social, neuvième session, Supplément n° I*, p. 4.

³ *Ibid.*, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingtième session, Supplément n° 14 (A/6014)*, p. 20.

Government and shall comply with instructions from the Government as may be appropriate to the nature of their duties and the assistance to be given and as may be mutually agreed upon between the Organizations concerned and the Government.

(c) The experts shall, in the course of their advisory work, make every effort to instruct any technical staff the Government may associate with them, in their professional methods, techniques and practices, and in the principles on which these are based.

5. Any technical equipment or supplies which may be furnished by the Organizations shall remain their property unless and until such time as title may be transferred on terms and conditions mutually agreed upon between the Organizations concerned and the Government.

6. The Government shall be responsible for dealing with any claims which may be brought by third parties against the Organizations and their experts, agents or employees and shall hold harmless such Organizations and their experts, agents and employees in case of any claims or liabilities resulting from operations under this Agreement, except where it is agreed by the Government, the Administrator of the United Nations Development Programme and the Organizations concerned that such claims or liabilities arise from the gross negligence or wilful misconduct of such experts, agents or employees.

Article II

CO-OPERATION OF THE GOVERNMENT CONCERNING TECHNICAL ASSISTANCE

1. The Government shall do everything within its means to ensure the effective use of the technical assistance provided and, in particular, agrees to apply to the fullest possible extent the provisions set forth in annex I to resolution 222 A (IX) of the Economic and Social Council under the heading "Participation of Requesting Governments."

2. The Government and the Organizations concerned shall consult together regarding the publication, as appropriate, of any findings and reports of experts that may prove of benefit to other countries and to the Organizations themselves.

3. In any case, the Government will, as far as practicable, make available to the Organizations concerned information on the actions taken as a consequence of the assistance rendered and on the results achieved.

4. The Government shall associate with the experts such technical staff as may be mutually agreed upon and as may be necessary to give full effect to the provision of article I, paragraph 4 (c).

effet, et ils se conformeront aux directives du Gouvernement qui seront applicables, eu égard à la nature de leurs fonctions et de l'assistance à fournir, et dont les Organisations et le Gouvernement seront convenus;

c) Dans l'exercice de leurs fonctions consultatives, les experts feront tous leurs efforts pour mettre les techniciens que le Gouvernement pourra associer à leurs travaux au courant de leurs méthodes, techniques et pratiques professionnelles, et pour leur enseigner les principes sur lesquels ces méthodes, techniques et pratiques sont fondées.

5. Les Organisations demeureront propriétaires de l'équipement et du matériel techniques fournis par elles, tant que la cession n'en aura pas été effectuée suivant les clauses et conditions dont les Organisations intéressées seront convenues avec le Gouvernement.

6. Le Gouvernement devra répondre à toutes réclamations que des tiers pourraient formuler contre les Organisations et leurs experts, agents ou employés; il mettra hors de cause les Organisations et leurs experts, agents et employés en cas de réclamation et les dégagera de toute responsabilité découlant d'opérations exécutées en vertu du présent Accord, sauf si le Gouvernement, l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement et les Organisations intéressées conviennent que ladite réclamation ou ladite responsabilité résultent d'une négligence grave ou d'une faute intentionnelle des intéressés.

Article II

COOPÉRATION DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE D'ASSISTANCE TECHNIQUE

1. Le Gouvernement fera tout ce qui est en son pouvoir pour assurer l'utilisation efficace de l'assistance technique fournie; il accepte notamment de se conformer, dans toute la mesure possible, aux dispositions qui sont énoncées, sous le titre « Participation des Gouvernements requérants », dans l'annexe I de la résolution 222 A (IX) du Conseil économique et social.

2. Le Gouvernement et les Organisations intéressées se consulteront au sujet de la publication, dans les conditions voulues, des conclusions et rapports d'experts qui pourraient être utiles à d'autres pays et aux Organisations elles-mêmes.

3. En tout état de cause, le Gouvernement fournira aux Organisations intéressées, dans toute la mesure possible, des renseignements sur les mesures prises à la suite de l'assistance fournie, ainsi que sur les résultats obtenus.

4. Le Gouvernement associera aux travaux des experts le personnel technique dont il sera convenu d'un commun accord et qui pourra être nécessaire pour donner plein effet au paragraphe 4, c, de l'article premier.

Article III

ADMINISTRATIVE AND FINANCIAL OBLIGATIONS OF THE ORGANIZATIONS

1. The Organizations shall defray, in full or in part, as may be mutually agreed upon, the costs necessary to the technical assistance which are payable outside the United Arab Emirates (hereinafter called "the country") as follows :

- (a) The salaries of the experts;
- (b) The costs of transportation and subsistence of the experts during their travel to and from the point of entry into the country;
- (c) The cost of any travel outside the country;
- (d) Insurance of the experts;
- (e) Purchase and transport to and from the point of entry into the country of any equipment or supplies provided by the Organizations;
- (f) Any other expenses outside the country approved by the Organizations concerned.

2. The Organizations concerned shall defray such expenses in local currency of the country as are not payable by the Government under article IV, paragraphs 1 and 2 of this Agreement.

Article IV

ADMINISTRATIVE AND FINANCIAL OBLIGATIONS OF THE GOVERNMENT

1. The Government shall contribute to the cost of technical assistance by paying for, or directly furnishing, the following facilities and services :

- (a) Local personnel services, technical and administrative, including the necessary local secretarial help, interpreter-translators, and related assistance;
- (b) The necessary office space and other premises;
- (c) Equipment and supplies produced within the country;
- (d) Transportation of personnel, supplies and equipment for official purposes within the country, including local transport;
- (e) Postage and telecommunications for official purposes;
- (f) Such medical services and facilities for technical assistance personnel as may be available to the civil servants of the country.

2. (a) The local allowances of experts shall be paid by the Organizations, but the Government shall contribute towards such local allowances an amount which shall be computed by the Administrator of the United Nations Development Programme in accordance with the relevant resolutions and decisions of

Article III

OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES DES ORGANISATIONS

1. Les Organisations prendront à leur charge, en totalité ou en partie, suivant ce qui sera décidé d'un commun accord, les dépenses ci-après nécessaires à la fourniture de l'assistance technique et payables hors des Emirats arabes unis (ci-après dénommés « le pays ») :

- a) Les traitements des experts;
- b) Les frais de déplacement et de subsistance des experts pendant leur voyage à destination ou en provenance du point d'entrée dans le pays;
- c) Les frais entraînés par tout voyage effectué hors du pays;
- d) Les assurances des experts;
- e) L'achat et le transport, à destination et en provenance du point d'entrée dans le pays, du matériel et de l'équipement fournis par les Organisations;
- f) Toutes autres dépenses engagées hors du pays avec l'accord des Organisations intéressées.

2. Les Organisations intéressées prendront à leur charge les dépenses en monnaie locale qui n'incombent pas au Gouvernement aux termes des paragraphes 1 et 2 de l'article IV du présent Accord.

Article IV

OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES DU GOUVERNEMENT

1. Le Gouvernement participera aux frais de l'assistance technique en prenant à sa charge ou en fournissant directement les facilités et services suivants :

- a) Les services techniques et administratifs qui pourront être assurés par un personnel local, y compris le personnel de Secrétariat, les interprètes-traducteurs et tous autres auxiliaires analogues dont les services seront nécessaires;
- b) Les bureaux et les autres locaux nécessaires;
- c) Le matériel et l'équipement produits dans le pays;
- d) Le transport du personnel, de l'équipement et du matériel à l'intérieur du pays, pour les besoins du service, notamment les transports locaux;
- e) L'utilisation de la poste et des télécommunications pour les besoins du service;
- f) Les mêmes facilités et services médicaux pour le personnel de l'assistance technique que ceux dont disposent les fonctionnaires du pays.

2. a) Les indemnités locales des experts seront payées par les Organisations, mais le Gouvernement versera, au titre de ces indemnités, une contribution dont le montant sera fixé par l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement conformément aux résolutions et décisions pertinentes

the Economic and Social Council, the Governing Council of the United Nations Development Programme and other governing bodies concerning the technical assistance sector of the said Programme.

(b) Before the beginning of each year or of a mutually agreed upon period of months, the Government shall pay an advance against its contribution in such amount as may be determined by the Administrator of the United Nations Development Programme under the resolutions and decisions referred to in the preceding paragraph. At the end of each such year or period the Government will pay or be credited with, as the case may be, the difference between the amount paid by it in advance and the full amount of its contribution payable in accordance with (a) above.

(c) The contributions of the Government towards such local allowances shall be paid to such account as may be designated for this purpose by the Secretary-General of the United Nations, in accordance with such procedures as may be mutually agreed upon.

(d) The term "expert" as used in this paragraph also includes any other technical assistance personnel assigned by the Organizations for service in the country pursuant to this Agreement except any representative in the country of the United Nations Development Programme and his staff.

(e) The Government and the Organization concerned may agree on other arrangements for financing the local allowance of those experts whose services are made available under a technical assistance programme financed from the regular budget of one of the Organizations.

3. In appropriate cases the Government shall put at the disposal of the Organizations such labour, equipment, supplies and other services or property as may be needed for the execution of the work of their experts and other officials, and as may be mutually agreed upon.

4. The Government shall defray such portion of the expenses to be paid outside the country as are not payable by the Organizations and as may be mutually agreed upon.

Article V

FACILITIES, PRIVILEGES AND IMMUNITIES

1. The Government, insofar as it is not already bound to do so, shall apply to the Organizations, their property, funds and assets, and to their officials, including technical assistance experts,

(a) in respect of the United Nations, the Convention on the privileges and immunities of the United Nations;¹

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. I, p. 15, and vol. 90, p. 327 (corrigendum to vol. I, p. 18).

du Conseil économique et social, du Conseil d'administration du Programme des Nations Unies pour le développement ainsi que d'autres organes directeurs, concernant l'élément assistance technique dudit Programme;

b) Avant le début de chaque année ou d'une période de plusieurs mois déterminée d'un commun accord, le Gouvernement versera, à valoir sur sa contribution, une avance dont le montant sera fixé par l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement en application des résolutions et décisions visées à l'alinéa *a* ci-dessus. A la fin de chaque année ou période, le Gouvernement paiera la différence entre le montant de l'avance qu'il aura versée et le montant total de la contribution qui lui incombe en vertu de l'alinéa *a* ci-dessus, ou en sera crédité, selon le cas;

c) Les contributions du Gouvernement au titre des indemnités locales des experts seront versées au compte qui sera désigné à cet effet par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, selon les modalités qui seront fixées d'un commun accord;

d) Aux fins du présent paragraphe, le terme « experts » s'entend également de tous autres membres du personnel de l'assistance technique que les Organisations détacheront en mission dans le pays en vertu du présent Accord, à l'exception de tout représentant du Programme des Nations Unies pour le développement dans le pays et de ses collaborateurs;

e) Le Gouvernement et l'Organisation intéressée pourront convenir de toutes autres dispositions à l'effet de couvrir les dépenses afférentes aux indemnités locales des experts dont les services seraient fournis au titre d'un programme d'assistance technique financé sur le budget ordinaire d'une des Organisations.

3. Lorsqu'il y aura lieu, le Gouvernement mettra à la disposition des Organisations la main-d'œuvre, le matériel, l'équipement et tous autres services ou biens nécessaires à l'exécution de la tâche de leurs experts et autres fonctionnaires, suivant ce qui aura été convenu d'un commun accord.

4. Le Gouvernement prendra à sa charge la fraction des dépenses payables hors du pays qui n'incombe pas aux Organisations, suivant ce qui aura été convenu d'un commun accord.

Article V

FACILITÉS, PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

1. Le Gouvernement, s'il n'est pas déjà tenu de le faire, appliquera tant aux Organisations et à leurs biens, fonds et avoirs qu'à leurs fonctionnaires, y compris les experts de l'assistance technique,

a) En ce qui concerne l'Organisation des Nations Unies, la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies¹;

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. I, p. 15.

- (b) in respect of the specialized agencies, the Convention on the privileges and immunities of the specialized agencies;¹ and
 - (c) in respect of the International Atomic Energy Agency, the Agreement on the privileges and immunities of the International Atomic Energy Agency.²
2. The Government shall take all practical measures to facilitate the activities of the Organizations under this Agreement and to assist experts and other officials of the Organizations in obtaining such services and facilities as may be required to carry on these activities. When carrying out their responsibilities under this Agreement, the Organizations, their experts and other officials shall have the benefit of the most favourable legal rate of conversion of currency.

Article VI

GENERAL PROVISIONS

1. This Agreement shall enter into force upon signature.
2. The provisions of this Agreement shall not apply to technical assistance rendered to the Government by the Organizations under their regular programmes of technical assistance, where such regular programmes of technical assistance are governed by any agreement which the Government and those Organizations may conclude relating thereto.
3. This Agreement may be modified by agreement between the Organizations concerned and the Government. Any relevant matter for which no provision is made in this Agreement shall be settled by the Organizations concerned and by the Government in keeping with the relevant resolutions and decisions of the assemblies, conferences, councils and other organs of the Organizations. Each party to this Agreement shall give full and sympathetic consideration to any proposal for such settlement advanced by the other party.
4. This Agreement may be terminated by all or any of the Organizations, so far as they are respectively concerned, or by the Government, upon written notice to the other parties, and shall terminate 60 days after receipt of such notice.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the Organizations and of the Government, respectively, have on behalf of the

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 33, p. 261. For the final and revised texts of annexes published subsequently, see vol. 71, p. 318; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 298; vol. 314, p. 308; vol. 323, p. 364; vol. 327, p. 326; vol. 371, p. 266; vol. 423, p. 284; vol. 559, p. 348, and vol. 645, p. 340.

² *Ibid.*, vol. 374, p. 147.

- b) En ce qui concerne les institutions spécialisées, la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées¹; et
- c) En ce qui concerne l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Accord sur les privilèges et immunités de l'Agence internationale de l'énergie atomique².

2. Le Gouvernement prendra toutes les mesures en son pouvoir pour faciliter les activités qui seront exercées par les Organisations en vertu du présent Accord et pour aider les experts et les autres fonctionnaires des Organisations à s'assurer les services et les moyens dont ils auront besoin pour mener à bien ces activités. Dans l'exercice des fonctions qui leur incombent en vertu du présent Accord, les Organisations, ainsi que leurs experts et autres fonctionnaires, bénéficieront du taux de change officiel le plus favorable pour la conversion des monnaies.

Article VI

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la signature.
2. Les dispositions du présent Accord ne s'appliqueront pas à l'assistance technique fournie par les Organisations au titre de leurs programmes ordinaires d'assistance technique, dans le cas où lesdits programmes ordinaires d'assistance technique sont régis par un accord que le Gouvernement et lesdites Organisations auront conclu en la matière.
3. Le présent Accord pourra être modifié d'un commun accord entre les Organisations intéressées et le Gouvernement. Les questions non expressément prévues dans le présent Accord seront réglées par les Organisations intéressées et le Gouvernement conformément aux résolutions et décisions pertinentes des assemblées, conférences, conseils et autres organes des Organisations. Chacune des Parties au présent Accord examinera avec soin et bienveillance toute proposition dans ce sens présentée par l'autre Partie.
4. Le présent Accord pourra être dénoncé soit par l'ensemble des Organisations ou par l'une ou plusieurs d'entre elles, chacune en ce qui la concerne, soit par le Gouvernement, moyennant notification écrite adressée aux autres Parties, et il cessera de produire ses effets 60 jours après la réception de la notification.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants dûment autorisés des Organisations, d'une part, et du Gouvernement, d'autre part, ont, au nom des Parties,

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261. Pour les textes finals et révisés des annexes publiées ultérieurement, voir vol. 71, p. 319; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 299; vol. 314, p. 309; vol. 323, p. 365; vol. 327, p. 327; vol. 371, p. 267; vol. 423, p. 285; vol. 559, p. 349, et vol. 645, p. 341.

² *Ibid.*, vol. 374, p. 147.

parties signed the present Agreement at New York, N.Y., this 12th day of September 1972, in the English language in two copies.

For the Government of the United Arab Emirates :

[*Signed*]

ALI HUMAIDAN

Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
Permanent Representative of the United Arab Emir-
ates to the United Nations

For the United Nations, including the United Nations Industrial Development Organization and the United Nations Conference on Trade and Development, the International Labour Organisation, the Food and Agriculture Organization of the United Nations, the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, the International Civil Aviation Organization, the World Health Organization, the International Telecommunication Union, the World Meteorological Organization, the International Atomic Energy Agency, the Universal Postal Union and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization :

[*Signed*]

RUDOLPH A. PETERSON

Administrator, United Nations Development Pro-
gramme

signé le présent Accord à New York (N.Y.) le 12 septembre 1972 en deux exemplaires établis en langue anglaise.

Pour le Gouvernement des Emirats arabes unis :

[Signé]

ALI HUMAIDAN

Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
Représentant permanent des Emirats arabes unis
auprès de l'Organisation des Nations Unies

Pour l'Organisation des Nations Unies (y compris l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement), l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation mondiale de la santé, l'Union internationale des télécommunications, l'Organisation météorologique mondiale, l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Union postale universelle et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime :

[Signé]

RUDOLPH A. PETERSON

Administrateur du Programme des Nations Unies
pour le développement

No. 11944

**UNITED NATIONS
(INCLUDING THE UNITED NATIONS
INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION
and THE UNITED NATIONS CONFERENCE
ON TRADE AND DEVELOPMENT),
INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION,
FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION
OF THE UNITED NATIONS,
UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC
AND CULTURAL ORGANIZATION,
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
ORGANIZATION,
WORLD HEALTH ORGANIZATION,
INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION
UNION,
WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION,
INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY
AGENCY,
UNIVERSAL POSTAL UNION,
INTER-GOVERNMENTAL MARITIME
CONSULTATIVE ORGANIZATION
and INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT,
and
UNITED ARAB EMIRATES**

**Standard Agreement on operational assistance (with annex).
Signed at New York on 12 September 1972**

Authentic text : English.

Registered ex officio on 12 September 1972.

N° 11944

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(Y COMPRIS L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL
et LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT),
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL,
ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE,
ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE,
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE,
ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ,
UNION INTERNATIONALE
DES TÉLÉCOMMUNICATIONS,
ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE,
AGENCE INTERNATIONALE
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE,
UNION POSTALE UNIVERSELLE,
ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE
CONSULTATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME
et BANQUE INTERNATIONALE POUR
LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT,
et
ÉMIRATS ARABES UNIS**

**Accord type d'assistance opérationnelle (avec annexe). Signé à
New York le 12 septembre 1972**

Texte authentique : anglais.

Enregistré d'office le 12 septembre 1972.

STANDARD AGREEMENT ON OPERATIONAL ASSISTANCE¹
BETWEEN THE UNITED NATIONS, INCLUDING THE
UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT
ORGANIZATION AND THE UNITED NATIONS CON-
FERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, THE
INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION, THE
FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE
UNITED NATIONS, THE UNITED NATIONS EDUCA-
TIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZA-
TION, THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGAN-
IZATION, THE WORLD HEALTH ORGANIZATION,
THE INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION,
THE WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION,
THE INTERNATIONAL ATOMIC ENERGY AGENCY,
THE UNIVERSAL POSTAL UNION, THE INTER-
GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE OR-
GANIZATION AND THE INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT, AND THE
GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

The United Nations, including the United Nations Industrial Development Organization and the United Nations Conference on Trade and Development, the International Labour Organisation, the Food and Agriculture Organization of the United Nations, the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, the International Civil Aviation Organization, the World Health Organization, the International Telecommunication Union, the World Meteorological Organization, the International Atomic Energy Agency, the Universal Postal Union, the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and the International Bank for Reconstruction and Development (hereinafter called "the Organizations"), and the Government of the United Arab Emirates (hereinafter called "the Government");

Desiring to give effect to the resolutions and decisions of the Organizations relating to technical assistance in public administration, in particular resolutions

¹ Came into force on 12 September 1972 by signature, in accordance with article VI (1).

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD TYPE D'ASSISTANCE OPÉRATIONNELLE¹ ENTRE
L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES, L'ORGANISATION
DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT
INDUSTRIEL ET LA CONFÉRENCE DES NATIONS
UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT,
L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL,
L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALI-
MENTATION ET L'AGRICULTURE, L'ORGANISATION
DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA
SCIENCE ET LA CULTURE, L'ORGANISATION DE
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, L'ORGANI-
SATION MONDIALE DE LA SANTÉ, L'UNION INTER-
NATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS, L'ORGA-
NISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE, L'AGENCE
INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE,
L'UNION POSTALE UNIVERSELLE, L'ORGANISA-
TION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE DE
LA NAVIGATION MARITIME ET LA BANQUE INTER-
NATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE
DÉVELOPPEMENT, D'UNE PART, ET LE GOUVERNE-
MENT DES ÉMIRATS ARABES UNIS, D'AUTRE PART

L'Organisation des Nations Unies, y compris l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation mondiale de la santé, l'Union internationale des télécommunications, l'Organisation météorologique mondiale, l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Union postale universelle, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (ci-après dénommées « les Organisations »), d'une part, et le Gouvernement des Emirats arabes unis (ci-après dénommé « le Gouvernement »), d'autre part,

Désireux de donner effet aux résolutions et décisions des Organisations concernant l'assistance technique en matière d'administration publique qui ont

¹ Entré en vigueur le 12 septembre 1972 par la signature, conformément à l'article VI, paragraphe I.

1256 (XIII)¹ and 1946 (XVIII)² of the United Nations General Assembly, which are intended to promote the economic and social development of peoples;

Considering it appropriate to join in furthering the development of the administrative and other public services of the United Arab Emirates,
Have entered into this Agreement in a spirit of friendly co-operation.

Article I

SCOPE OF THE AGREEMENT

1. This Agreement embodies the conditions under which the Organizations shall provide the Government with the services of officers to perform functions of an operational, executive and administrative character, as civil servants or other comparable employees of the Government (hereinafter referred to as "the officers"). It also embodies the basic conditions which shall govern the relationship between the Government and the officers. The Government and the officers shall either enter into contracts between themselves, or adopt such other arrangements as may be appropriate concerning their mutual relationships in conformity with the practice of the Government in regard to its own civil servants or other comparable employees. However, any such contracts or arrangements shall be subject to the provisions of this Agreement, and shall be communicated to the Organizations concerned.
2. The relationship between each Organization and the officers provided by it shall be defined in contracts which the Organization concerned shall enter into with such officers. A copy of the form of contract which the Organizations intend using for this purpose is transmitted herewith to the Government for its information, as annex 1³ to this Agreement. The Organizations undertake to furnish the Government with a copy of each such contract within one month after it has been concluded.

Article II

FUNCTIONS OF THE OFFICERS

1. The officers to be provided under this Agreement shall be available to perform operational, executive, administrative and managerial functions, including training, for the Government or, if so agreed by the Government and

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Thirteenth Session, Supplement No. 18 (A/4090)*, p. 16.

² *Ibid.*, *Eighteenth Session, Supplement No. 15 (A/5515)*, p. 33.

³ Not published herein; for the text of an identical annex, see United Nations, *Treaty Series*, vol. 730, p. 290.

pour objet de favoriser le développement économique et social des peuples, en particulier les résolutions 1256 (XIII)¹ et 1946 (XVIII)² de l'Assemblée générale des Nations Unies,

Estimant souhaitable de s'employer de concert à favoriser le développement des services administratifs et autres services publics des Emirats arabes unis,
Ont conclu le présent Accord dans un esprit d'amicale coopération.

Article premier

PORTÉE DE L'ACCORD

1. Le présent Accord définit les conditions dans lesquelles les Organisations fourniront au Gouvernement les services d'agents (ci-après dénommés « les agents ») qui, en tant que fonctionnaires du Gouvernement ou autres personnes employées par lui à titre analogue, rempliront des fonctions d'exécution, de direction et d'administration. Il définit également les conditions fondamentales qui régiront les relations entre le Gouvernement et les agents. Le Gouvernement et les agents passeront entre eux des contrats ou prendront tous autres arrangements appropriés au sujet de leurs relations mutuelles, conformément à la pratique suivie par le Gouvernement pour ce qui est de ses propres fonctionnaires ou des autres personnes qu'il emploie à titre analogue. Cependant, tout contrat ou arrangement de cette nature sera subordonné aux dispositions du présent Accord et communiqué aux Organisations intéressées.
2. Les relations entre chaque Organisation et les agents dont elle fournira les services seront définies dans les contrats que l'Organisation intéressée passera avec ces agents. Pour l'information du Gouvernement, un exemplaire du contrat que les Organisations ont l'intention d'utiliser à cette fin est joint au présent Accord, dont il constitue l'annexe I³. Les Organisations s'engagent à fournir au Gouvernement copie de chacun de ces contrats, dans le mois qui suivra sa passation.

Article II

FONCTIONS DES AGENTS

1. Les agents dont les services seront fournis en vertu du présent Accord seront appelés à remplir, pour le Gouvernement, des fonctions d'exécution, de direction, d'administration ou de gestion, et à s'occuper notamment de la

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, treizième session, Supplément n° 18 (A/4090)*, p. 16.

² *Ibid.*, dix-huitième session, *Supplément n° 15 (A/5515)*, p. 34.

³ Non publiée avec le présent Accord; pour le texte d'une annexe identique, voir Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 730, p. 291.

the Organization concerned, in other public agencies or public corporations or public bodies or bodies which are not of a public character.

2. In the performance of the duties assigned to them by the Government the officers shall be solely responsible to, and be under the exclusive direction of the Government or the public or other agency or body to which they are assigned; they shall not report to nor take instructions from the Organizations or any other person or body external to the Government, or the public or other agency or body to which they are assigned, except with the approval of the Government. In each case the Government shall designate the authority to whom the officer shall be immediately responsible.

3. The Parties hereto recognize that a special international status attaches to the officers made available to the Government under this Agreement, and that the assistance provided hereunder is in furtherance of the purposes of the Organizations. Accordingly the officers shall not be required to perform functions incompatible with such special international status, or with the purposes of the Organizations, and any contract entered into by the Government and the officer shall embody a specific provision to this effect.

4. The Government agrees that nationals of the country shall be provided as national counterparts to the officers, and shall be trained by the latter to assume as early as possible the responsibilities temporarily assigned to the officers pursuant to this Agreement. Appropriate facilities for the training of such counterparts shall be furnished by the Government.

Article III

OBLIGATIONS OF THE ORGANIZATIONS

1. The Organizations undertake to provide, in response to requests from the Government, qualified officers to perform the functions described in article II above.

2. The Organizations undertake to provide officers in accordance with any applicable resolutions and decisions of their competent organs, and subject to the availability of the necessary funds and of suitable officers.

3. The organizations undertake, within the financial resources available to them, to provide administrative facilities necessary to the successful implementation of this Agreement, including the payment of stipends and allowances to supplement, as appropriate, the salaries and related allowances paid to the

formation de personnel ou, si le Gouvernement en question et l'Organisation intéressée en sont convenus, à remplir ces fonctions dans d'autres services, sociétés ou organismes publics ou dans des organismes n'ayant pas de caractère public.

2. Dans l'exercice des fonctions que le Gouvernement leur assignera, les agents seront uniquement responsables devant le Gouvernement ou devant le service ou organisme, public ou autre, auquel ils seront affectés, et ils en relèveront exclusivement; à moins que le Gouvernement ne les y autorise, ils ne devront ni rendre compte aux Organisations ou à d'autres personnes ou organismes extérieurs au Gouvernement ou au service ou organisme, public ou non, auquel ils seront affectés, ni en recevoir d'instructions. Dans chaque cas, le Gouvernement désignera l'autorité devant laquelle l'agent sera immédiatement responsable.

3. Les Parties au présent Accord reconnaissent que les agents mis à la disposition du Gouvernement en vertu de l'Accord jouissent d'un statut international spécial et que l'assistance fournie en vertu de l'Accord doit être de nature à favoriser l'accomplissement des fins des Organisations. En conséquence, les agents ne pourront être requis de remplir des fonctions incompatibles avec leur statut international spécial ou avec les fins des Organisations, et tout contrat passé entre le Gouvernement et un agent devra renfermer une clause expresse à cet effet.

4. Le Gouvernement convient de fournir les services de ressortissants du pays qui seront les homologues locaux des agents et que ceux-ci formeront de façon à les mettre en mesure d'assumer le plus rapidement possible les responsabilités temporairement confiées aux agents en exécution du présent Accord. Le Gouvernement fournira les installations et services nécessaires à la formation de ces homologues.

Article III

OBLIGATIONS DES ORGANISATIONS

1. Les Organisations s'engagent à fournir au Gouvernement, quand il en fera la demande, les services d'agents qualifiés pour remplir les fonctions énoncées plus haut à l'article II.

2. Les Organisations s'engagent à fournir les services de ces agents conformément à toutes résolutions et décisions applicables de leurs organes compétents et sous réserve qu'elles disposent des fonds nécessaires et d'agents ayant la compétence voulue.

3. Les Organisations s'engagent à fournir, dans les limites de leurs ressources financières, les services administratifs nécessaires à la due application du présent Accord et, notamment, à verser le complément de traitement et les indemnités devant venir s'ajouter, le cas échéant, aux traitements et indemnités connexes

officers by the Government under article IV, paragraph 1, of this Agreement, and upon request, the effecting of such payments in currencies unavailable to the Government, and the making of arrangements for travel and transportation outside of United Arab Emirates, when the officers, their families or their belongings are moved under the terms of their contracts with the Organization concerned.

4. The Organizations undertake to provide the officers with such subsidiary benefits as the Organizations may deem appropriate, including compensation in the event of death, injury or illness attributable to the performance of official duties on behalf of the Government. Such subsidiary benefits shall be specified in the contracts to be entered into between the Organization concerned and the officers.

5. The Organizations undertake to extend their good offices towards making any necessary modifications to the conditions of service of the officers including the cessation of such services, if and when this becomes necessary.

Article IV

OBLIGATIONS OF THE GOVERNMENT

1. The Government shall contribute to the cost of implementing this Agreement by paying the officers the salary, allowances and other related emoluments which would be payable to a national civil servant or other comparable employee holding the same rank to which the officers are assimilated, provided that if the total emoluments forming the Government's contribution in respect of an officer should amount to less than twelve and one-half per cent of the total cost of providing that officer, or to less than such other percentage of such total cost as the competent organs of the Organizations shall determine from time to time, the Government shall make an additional payment to the United Nations Development Programme, or to the Organization concerned, as appropriate, in an amount which will bring the Government's total contribution for each officer to twelve and one-half per cent or other appropriate percentage figure of the total cost of providing the officers, such payment to be made annually in advance.

2. The Government shall provide the officers with such services and facilities, including local transportation and medical and hospital facilities, as are normally made available to a national civil servant or other comparable employee holding the rank to which the officers are assimilated.

3. The Government shall use its best endeavours to locate suitable housing and make it available to each officer. It shall provide each officer with housing if it

versés aux agents par le Gouvernement en vertu du paragraphe 1 de l'article IV du présent Accord; elles s'engagent à effectuer, sur demande, lesdits paiements dans des devises dont le Gouvernement ne dispose pas, et à prendre les arrangements voulus en vue du voyage des agents et des membres de leur famille et du transport de leurs effets personnels hors des Emirats arabes unis lorsqu'il s'agit d'un voyage ou d'un transport prévu par le contrat passé entre l'agent et l'Organisation intéressée.

4. Les Organisations s'engagent à servir aux agents les prestations subsidiaires qu'elles jugeront appropriées, notamment une indemnité en cas de maladie, d'accident ou de décès imputable à l'exercice de fonctions officielles pour le compte du Gouvernement. Ces prestations subsidiaires seront spécifiées dans les contrats que les Organisations passeront avec les agents.

5. Les Organisations s'engagent à offrir leurs bons offices en vue d'apporter toutes modifications nécessaires aux conditions d'emploi des agents, et notamment en ce qui concerne la cessation de cet emploi si cette mesure vient à s'imposer.

Article IV

OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT

1. Le Gouvernement prendra à sa charge une partie des dépenses entraînées par l'exécution du présent Accord, en versant à tout agent le traitement, les indemnités et les éléments de rémunération connexes que recevraient ses fonctionnaires ou les autres personnes employées par lui à titre analogue auxquels l'intéressé est assimilé quant au rang, étant entendu que si le total des émoluments versés par le Gouvernement en ce qui concerne un agent représente moins de 12,5 p. 100 du total des dépenses faites pour fournir les services de cet agent, ou moins de tout autre pourcentage de ce total qui aura été fixé par les organes compétents des Organisations, le Gouvernement versera au Programme des Nations Unies pour le développement ou, le cas échéant, à l'Organisation intéressée une somme telle que la contribution globale du Gouvernement au titre de cet agent représente 12,5 p. 100, ou tout autre pourcentage approprié, du total des dépenses faites pour fournir les services dudit agent, ce versement devant être effectué annuellement et par avance.

2. Le Gouvernement fournira à tout agent, pour ce qui est notamment des transports locaux et des services médicaux et hospitaliers, les services et facilités dont bénéficient normalement les fonctionnaires du Gouvernement ou les autres personnes employées par lui à titre analogue auxquels ledit agent est assimilé quant au rang.

3. Le Gouvernement ne négligera aucun effort pour trouver et mettre à la disposition de chaque agent un logement adéquat. S'il assure le logement de ses

does so with respect to its national civil servants or other comparable employees and under the same conditions as are applicable to them.

4. The Government shall grant the officers annual and sick leave under conditions not less favourable than those which the Organization providing the officers applies to its own officials. The Government shall also make any arrangement necessary to permit the officers to take such home leave as they are entitled to under the terms of their contracts with the Organization concerned.

5. The Government recognizes the officers shall :

- (a) be immune from legal process in respect of words spoken or written and all acts performed by them in their official capacity;
- (b) be exempt from taxation on the stipends, emoluments and allowances paid to them by the Organizations;
- (c) be immune from national service obligations;
- (d) be immune, together with their spouses and relatives dependent upon them, from immigration restrictions and alien registration;
- (e) be accorded the same privileges in respect of currency or exchange facilities as are accorded to the officials of comparable rank forming part of diplomatic missions to the Government;
- (f) be given, together with their spouses and relatives dependent on them, the same repatriation facilities in time of international crises as diplomatic envoys;
- (g) have the right to import free of duty their furniture and effects at the time of first taking up their posts in the country.

6. The Government shall be responsible for dealing with any claims which may be brought by third parties against the officers or against the Organizations and their agents and employees, and shall hold the officers, the Organizations and their agents and employees harmless in any case of any claims or liabilities resulting from operations under this Agreement, except where it is agreed by the Government, the Administrator of the United Nations Development Programme, where appropriate, and the Organization concerned that such claims or liabilities arise from gross negligence or wilful misconduct of officers or the agents or employees of the Organization concerned.

7. In forwarding requests for the provision of the services of officers under this Agreement, the Government shall provide the Organization concerned with such information as the Organization may request concerning the requirements

fonctionnaires ou des autres personnes employées par lui à titre analogue, le Gouvernement fera de même pour les agents et dans les mêmes conditions.

4. Le Gouvernement accordera aux agents des congés annuels et des congés de maladie dans des conditions qui ne seront pas moins favorables que celles que l'Organisation qui fournit les services des agents applique à ses propres fonctionnaires. Le Gouvernement prendra également les dispositions voulues pour que les agents puissent prendre le congé dans les foyers auquel ils ont droit en vertu du contrat qu'ils auront passé avec l'Organisation intéressée.

5. Le Gouvernement reconnaît que les agents :

- a) Jouiront de l'immunité de juridiction pour les actes accomplis par eux en leur qualité officielle (y compris leurs paroles et écrits);
- b) Seront exonérés de tout impôt sur les compléments de traitement, éléments de rémunération et indemnités qui leur seront versés par les Organisations;
- c) Seront exemptés de toute obligation relative au service national;
- d) Seront exemptés, ainsi que leur conjoint et les membres de leur famille qui sont à leur charge, de l'application des dispositions limitant l'immigration et des formalités d'immatriculation des étrangers;
- e) Jouiront, en ce qui concerne les facilités monétaires ou les facilités de change, des mêmes privilèges que les membres de rang comparable des missions diplomatiques accréditées auprès du Gouvernement;
- f) Bénéficieront, ainsi que leur conjoint et les membres de leur famille qui sont à leur charge, des mêmes facilités de rapatriement que les envoyés diplomatiques, en période de crise internationale;
- g) Jouiront du droit d'importer en franchise leur mobilier et leurs effets personnels au moment où ils assumeront pour la première fois leurs fonctions dans le pays.

6. Le Gouvernement sera tenu de répondre à toutes réclamations que des tiers pourraient faire valoir contre les agents ou contre les Organisations, leurs fonctionnaires ou autres personnes agissant pour leur compte; le Gouvernement mettra hors de cause les agents, ainsi que les Organisations, leurs fonctionnaires et autres personnes agissant pour leur compte en cas de réclamation ou d'action en responsabilité découlant d'opérations exécutées en vertu du présent Accord, à moins que le Gouvernement, le Directeur du Programme des Nations Unies pour le développement, le cas échéant, et l'Organisation intéressée ne conviennent que ladite réclamation ou ladite action en responsabilité résulte d'une négligence grave ou d'une faute intentionnelle des agents ou des fonctionnaires de l'Organisation intéressée ou autres personnes agissant pour son compte.

7. Lorsqu'il présentera des demandes en vue d'obtenir les services d'agents en application du présent Accord, le Gouvernement fournira à l'Organisation intéressée les renseignements que celle-ci demandera au sujet des conditions que

of any post to be filled and the terms and conditions of the employment of any officer by the Government in that post.

8. The Government shall ensure that, in respect of each post filled, the date upon which the officer's assignment commences in the Government's service shall coincide with the date of appointment entered in his contract with the Organization.

9. The Government shall do everything within its means to ensure the effective use of the officers provided, and will, as far as practicable, make available to the Organizations information on the results achieved by this assistance.

10. The Government shall defray such portion of the expenses of the officers to be paid outside the country as may be mutually agreed upon.

11. Should the services of an officer be terminated at the initiative of the Government under circumstances which give rise to an obligation on the part of an Organization to pay him an indemnity by virtue of its contract with the officer, the Government shall contribute to the cost thereof the amount of separation indemnity which would be payable to a national civil servant or other comparable employee of like rank in the event of the termination of his services in the same circumstances.

Article V

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between the Government and any officer arising out of or relating to the conditions of his service may be referred to the Organization providing the officer by either the Government or the officer involved, and the Organization concerned shall use its good offices to assist them in arriving at a settlement. If the dispute cannot be settled in accordance with the preceding sentence, the matter shall be submitted to arbitration at the request of either party to the dispute pursuant to paragraph 3 of this article.

2. Any dispute between the Organizations and the Government arising out of or relating to this Agreement which cannot be settled by negotiation or other agreed mode of settlement shall be submitted to arbitration at the request of either party to the dispute pursuant to paragraph 3 of this article.

3. Any dispute to be submitted to arbitration shall be referred to three arbitrators for a decision by a majority of them. Each party to the dispute shall appoint one arbitrator, and the two arbitrators so appointed shall appoint the third, who shall be the chairman. If within thirty days of the request for arbitration either party has not appointed an arbitrator or if within fifteen days of the appointment of two arbitrators the third arbitrator has not been appointed,

devra remplir le titulaire du poste à pourvoir et au sujet des clauses et conditions d'emploi que le Gouvernement appliquera à l'agent qui sera affecté audit poste.

8. Le Gouvernement veillera à ce que, pour chaque poste pourvu, la date d'entrée en fonctions de l'agent à son service coïncide avec la date d'engagement figurant dans le contrat que l'agent aura passé avec l'Organisation intéressée.

9. Le Gouvernement fera tout en son pouvoir pour assurer l'utilisation efficace des services des agents mis à sa disposition et il communiquera aux Organisations, dans la mesure du possible, des renseignements sur les résultats obtenus grâce à l'assistance fournie.

10. Le Gouvernement prendra à sa charge la fraction des dépenses des agents à régler hors du pays qui aura été fixée d'un commun accord.

11. Si le Gouvernement prend l'initiative de mettre fin à l'engagement d'un agent dans des circonstances telles que l'Organisation intéressée soit tenue de verser une indemnité à cet agent en vertu du contrat qu'elle aura passé avec lui, le Gouvernement versera, à titre de contribution au règlement de cette indemnité, une somme égale au montant de l'indemnité de licenciement qu'il aurait à verser à un de ses fonctionnaires ou une des autres personnes employées par lui à titre analogue auxquels l'intéressé est assimilé quant au rang, s'il mettait fin à leurs services dans les mêmes circonstances.

Article V

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend entre le Gouvernement et un agent auquel donneraient lieu les conditions d'emploi de cet agent ou qui y aurait trait pourra être soumis à l'Organisation qui aura fourni les services dudit agent, soit par le Gouvernement, soit par l'agent, et l'Organisation intéressée usera de ses bons offices pour aider les Parties à arriver à un règlement. Si le différend ne peut être réglé conformément aux dispositions de la phrase précédente, la question sera, à la demande de l'une ou l'autre des Parties au différend, soumise à arbitrage, conformément au paragraphe 3 du présent article.

2. Tout différend entre les Organisations et le Gouvernement auquel donnerait lieu le présent Accord ou qui y aurait trait et qui ne pourrait être réglé par voie de négociations ou par un autre mode convenu de règlement sera, à la demande de l'une ou l'autre des Parties au différend, soumis à arbitrage conformément au paragraphe 3 du présent article.

3. Tout différend devant être soumis à arbitrage sera porté devant trois arbitres, qui statueront à la majorité. Chacune des Parties au différend désignera un arbitre et les deux arbitres ainsi désignés nommeront le troisième, qui présidera. Si, dans les 30 jours qui suivront la demande d'arbitrage, l'une ou l'autre des Parties n'a pas désigné un arbitre ou si, dans les 15 jours qui suivront la nomination des deux arbitres, le troisième arbitre n'a pas été désigné, chacune

either party may request the Secretary-General of the Permanent Court of Arbitration to appoint an arbitrator. The procedure of the arbitration shall be fixed by the arbitrators, and the expenses of the arbitration shall be borne by the parties as assessed by the arbitrators. The arbitral award shall contain a statement of the reasons on which it is based and shall be accepted by the parties to the dispute as the final adjudication thereof.

Article VI

GENERAL PROVISIONS

1. This Agreement shall enter into force upon signature.
2. The provisions of this Agreement shall not apply to officers provided by any Organization, other than the United Nations, under the regular programme of technical assistance of such Organization, where such regular programme of technical assistance is subject to a special agreement between the Organization concerned and the Government, relating thereto.
3. This Agreement may be modified by agreement between the Organizations and the Government but without prejudice to the rights of officers holding appointments pursuant to this Agreement. Any relevant matter for which no provision is made in this Agreement shall be settled by the Organization concerned and by the Government, in keeping with the relevant resolutions and decisions of the competent organs of the Organization. Each party to this Agreement shall give full and sympathetic consideration to any proposal for such settlement advanced by the other party.
4. This Agreement may be terminated by any or all of the Organizations so far as they are respectively concerned, or by the Government upon written notice to the other party, and shall terminate sixty days after receipt of such notice. The termination of this Agreement shall be without prejudice to the rights of officers holding appointments hereunder.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the Organizations and of the Government, respectively, have on behalf of the parties signed the present Agreement at New York, N.Y., this 12th day of September 1972, in the English language in two copies.

For the Government of the United Arab Emirates :

[Signed]

ALI HUMAIDAN

Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary

Permanent Representative of the United Arab Emirates to the United Nations

des Parties pourra demander au Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de désigner un arbitre. Les arbitres arrêteront la procédure à suivre et les Parties au différend supporteront les frais de l'arbitrage dans la proportion fixée par les arbitres. La sentence arbitrale sera motivée et sera acceptée par les Parties comme constituant le règlement définitif de leur différend.

Article VI

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.
2. Les dispositions du présent Accord ne s'appliqueront pas aux agents dont les services sont fournis par toute organisation autre que l'Organisation des Nations Unies, au titre de son programme ordinaire d'assistance technique, si ledit programme ordinaire d'assistance technique est régi par un accord que le Gouvernement et l'Organisation intéressée ont spécialement conclu en la matière.
3. Le présent Accord pourra être modifié par voie d'entente entre les Organisations et le Gouvernement, mais sans préjudice des droits des agents nommés en vertu du présent Accord. Toutes questions pertinentes non prévues par le présent Accord seront réglées par l'Organisation intéressée et le Gouvernement, conformément aux résolutions et décisions pertinentes des organes compétents de l'Organisation. Chacune des Parties au présent Accord examinera avec soin et dans un esprit favorable toute proposition que l'autre Partie présentera à cet effet.
4. Le présent Accord pourra être dénoncé soit par toutes les Organisations ou par une ou plusieurs d'entre elles, chacune en ce qui la concerne, soit par le Gouvernement, par voie de notification écrite adressée à l'autre Partie; en pareil cas, le présent Accord cessera de produire effet 60 jours après la réception de ladite notification. La dénonciation du présent Accord ne portera pas atteinte aux droits des agents nommés en vertu de l'Accord.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants dûment habilités des Organisations, d'une part, et du Gouvernement, d'autre part, ont, au nom des Parties, signé le présent Accord à New York (N.Y.) le 12 septembre 1972, en deux exemplaires établis en langue anglaise.

Pour le Gouvernement des Emirats arabes unis :

[Signé]

ALI HUMAIDAN

Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire

Représentant permanent des Emirats arabes unis aux Nations Unies

For the United Nations, including the United Nations Industrial Development Organization and the United Nations Conference on Trade and Development, the International Labour Organisation, the Food and Agriculture Organization of the United Nations, the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, the International Civil Aviation Organization, the World Health Organization, the International Telecommunication Union, the World Meteorological Organization, the International Atomic Energy Agency, the Universal Postal Union, the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization and the International Bank for Reconstruction and Development :

[*Signed*]

RUDOLPH A. PETERSON

Administrator, United Nations Development Programme

Pour l'Organisation des Nations Unies, y compris l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation mondiale de la santé, l'Union internationale des télécommunications, l'Organisation météorologique mondiale, l'Agence internationale de l'énergie atomique, l'Union postale universelle, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement :

[Signé]

RUDOLPH A. PETERSON

Directeur du Programme des Nations Unies pour le développement

No. 11945

**UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME
(SPECIAL FUND)
and
UNITED ARAB EMIRATES**

Agreement concerning assistance from the United Nations Development Programme (Special Fund). Signed at New York on 12 September 1972

Authentic text : English.

Registered ex officio on 12 September 1972.

**PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT (FONDS SPÉCIAL)
et
ÉMIRATS ARABES UNIS**

Accord relatif à une assistance du Programme des Nations Unies pour le développement (Fonds spécial). Signé à New York le 12 septembre 1972

Texte authentique : anglais.

Enregistré d'office le 12 septembre 1972.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME (SPECIAL FUND) AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES CONCERNING ASSISTANCE FROM THE UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME (SPECIAL FUND)

Whereas the Government of the United Arab Emirates has requested assistance from the United Nations Development Programme (Special Fund), hereinafter referred to as the Special Fund, in accordance with resolutions 1240 (XIII)² and 2029 (XX)³ of the General Assembly of the United Nations;

Whereas the Special Fund is prepared to provide the Government with such assistance for the purpose of promoting social progress and better standards of life and advancing the economic, social and technical development of the United Arab Emirates;

Now therefore the Government and the Special Fund have entered into this Agreement in a spirit of friendly co-operation.

Article I

ASSISTANCE TO BE PROVIDED BY THE SPECIAL FUND

1. This Agreement embodies the conditions under which the Special Fund shall provide the Government with assistance and also lays down the basic conditions under which projects will be executed.
2. A plan of operation for each project shall be agreed to in writing by the Government, the Special Fund and the Executing Agency. The terms of this Agreement shall apply to each plan of operation.
3. The Special Fund undertakes to make available such sums as may be specified in each plan of operation for the execution of projects described therein, in accordance with the relevant and applicable resolutions and decisions of the appropriate United Nations organs, in particular resolutions 1240 (XIII) and 2029 (XX) of the General Assembly, and subject to the availability of funds.
4. Compliance by the Government with any prior obligations specified in each plan of operation as necessary for the execution of a project shall be a condition

¹ Came into force on 12 September 1972 by signature, in accordance with article X (1).

² United Nations, *Official Records of the General Assembly, Thirteenth Session, Supplement No. 18 (A/4090)*, p. 11.

³ *Ibid.*, *Twentieth Session, Supplement No. 14 (A/6014)*, p. 20.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE PROGRAMME DES NATIONS UNIES
POUR LE DÉVELOPPEMENT (FONDS SPÉCIAL) ET LE
GOUVERNEMENT DES ÉMIRATS ARABES UNIS
RELATIF À UNE ASSISTANCE DU PROGRAMME DES
NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT (FONDS
SPÉCIAL)

Considérant que le Gouvernement des Emirats arabes unis a présenté une demande d'assistance au Programme des Nations Unies pour le développement (Fonds spécial), ci-après dénommé « Fonds spécial », conformément aux résolutions 1240 (XIII)² et 2029 (XX)³ de l'Assemblée générale des Nations Unies,

Considérant que le Fonds spécial est disposé à fournir audit Gouvernement cette assistance en vue de favoriser le progrès social et d'instaurer de meilleures conditions de vie ainsi que d'accélérer le développement économique, social et technique des Emirats arabes unis,

Le Gouvernement et le Fonds spécial ont conclu le présent Accord dans un esprit d'amicale coopération.

Article premier

ASSISTANCE À FOURNIR PAR LE FONDS SPÉCIAL

1. Le présent Accord énonce les conditions auxquelles le Fonds spécial fournira une assistance au Gouvernement ainsi que les conditions fondamentales qui régiront l'exécution des projets.
2. Pour chaque projet, le Gouvernement, le Fonds spécial et l'Organisation chargée de l'exécution conviendront par écrit d'un plan d'opérations. Les termes du présent Accord s'appliqueront à chacun des plans d'opérations.
3. Le Fonds spécial s'engage à fournir les sommes indiquées dans chaque plan d'opérations pour l'exécution des projets décrits dans ledit plan, conformément aux résolutions et décisions pertinentes et applicables des organes compétents des Nations Unies, notamment aux résolutions 1240 (XIII) et 2029 (XX) de l'Assemblée générale, et sous réserve de disponibilités financières suffisantes.
4. Le Fonds spécial et l'Organisation chargée de l'exécution ne seront tenus de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du présent Accord qu'à

¹ Entré en vigueur le 12 septembre 1972 par la signature, conformément à l'article X, paragraphe 1.

² Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, treizième session, Supplément n° 18 (A/4090)*, p. 11.

³ *Ibid.*, vingtième session, *Supplément n° 14 (A/6014)*, p. 20.

of performance by the Special Fund and by the Executing Agency of their responsibilities under this Agreement. In case execution of a project is commenced before compliance by the Government with any related prior obligations, such execution may be terminated or suspended at the discretion of the Special Fund.

Article II

EXECUTION OF PROJECT

1. The Parties hereby agree that each project shall be executed or administered on behalf of the Special Fund by an Executing Agency, to which the sums referred to in article I above shall be disbursed by agreement between the Special Fund and such Executing Agency.
2. The Government agrees that an Executing Agency, in carrying out a project, shall have the status, vis-à-vis the Special Fund, of an independent contractor. Accordingly, the Special Fund shall not be liable for the acts or omissions of the Executing Agency or of persons performing services on its behalf. The Executing Agency shall not be liable for the acts or omissions of the Special Fund or of persons performing services on behalf of the Special Fund.
3. Any agreement between the Government and an Executing Agency concerning the execution of a Special Fund project shall be subject to the provisions of this Agreement and shall require the prior concurrence of the Administrator.
4. Any equipment, materials, supplies and other property belonging to the Special Fund or an Executing Agency which may be utilized or provided by either or both in the execution of a project shall remain their property unless and until such time as title thereto may be transferred to the Government on terms and conditions mutually agreed upon between the Government and the Special Fund or the Executing Agency concerned.

Article III

INFORMATION CONCERNING PROJECT

1. The Government shall furnish the Special Fund with such relevant documents, accounts, records, statements and other information as the Special Fund may request concerning the execution of any project or its continued feasibility and soundness, or concerning the compliance by the Government with any of its responsibilities under this Agreement.
2. The Special Fund undertakes that the Government will be kept currently informed of the progress of operations on projects executed under this Agree-

condition que le Gouvernement ait lui-même rempli toutes les obligations préalables qui, dans un plan d'opérations, sont déclarées nécessaires à l'exécution d'un projet. Si l'exécution d'un projet est entreprise avant que le Gouvernement ait rempli certaines obligations connexes préalables, elle pourra être arrêtée ou suspendue au gré du Fonds spécial.

Article II

EXÉCUTION DES PROJETS

1. Les Parties conviennent, par les présentes, que chaque projet sera exécuté ou administré pour le compte du Fonds spécial par une Organisation chargée de l'exécution à laquelle les sommes visées à l'article premier ci-dessus seront versées en vertu d'un accord entre le Fonds spécial et ladite Organisation.
2. Le Gouvernement accepte que, pour l'exécution d'un projet donné, la situation de l'Organisation chargée de l'exécution vis-à-vis du Fonds spécial soit celle d'un entrepreneur indépendant. En conséquence, le Fonds spécial ne sera pas responsable des actes ou omissions de l'Organisation chargée de l'exécution ou des personnes fournissant des services pour son compte. Ladite Organisation ne sera pas responsable des actes ou omissions du Fonds spécial ou des personnes fournissant des services pour son compte.
3. Tout accord qui pourrait être passé entre le Gouvernement et une Organisation au sujet de l'exécution d'un projet du Fonds spécial sera subordonné aux dispositions du présent Accord et devra être approuvé au préalable par l'Administrateur du programme.
4. Le Fonds spécial ou l'Organisation chargée de l'exécution demeureront propriétaires de tout le matériel, de toutes les fournitures, de tous les approvisionnements et de tous autres biens leur appartenant qui pourront être utilisés ou fournis par eux ou par l'un d'eux pour l'exécution d'un projet, tant qu'ils ne les auront pas cédés au Gouvernement, aux clauses et conditions dont le Gouvernement et le Fonds spécial ou l'Organisation chargée de l'exécution seront convenus d'un commun accord.

Article III

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX PROJETS

1. Le Gouvernement devra fournir au Fonds spécial tous les documents, comptes, livres, états et autres renseignements pertinents que ce dernier pourra lui demander, concernant l'exécution d'un projet ou montrant que celui-ci demeure réalisable et judicieux, ou que le Gouvernement s'est acquitté des obligations lui incombant en vertu du présent Accord.
2. Le Fonds spécial s'engage à faire en sorte que le Gouvernement soit tenu au courant des progrès des opérations concernant les projets exécutés en vertu du

ment. Either Party shall have the right, at any time, to observe the progress of any operations carried out under this Agreement.

3. The Government shall, subsequent to the completion of a project, make available to the Special Fund at its request information as to benefits derived from and activities undertaken to further the purposes of that project, and will permit observation by the Special Fund for this purpose.

4. The Government will also make available to the Executing Agency all information concerning a project necessary or appropriate to the execution of that project, and all information necessary or appropriate to an evaluation, after its completion, of the benefits derived from and activities undertaken to further the purpose of that project.

5. The Parties shall consult each other regarding the publication as appropriate of any information relating to any project or to benefits derived therefrom.

Article IV

PARTICIPATION AND CONTRIBUTION OF GOVERNMENT IN EXECUTION OF PROJECT

1. The Government shall participate and co-operate in the execution of the projects covered by this Agreement. It shall, in particular, perform all the acts required of it in each plan of operation, including the provision of materials, equipment, supplies, labour and professional services available within the country.

2. If so provided in the plan of operation, the Government shall pay, or arrange to have paid, to the Special Fund the sums required, to the extent specified in the plan of operation, for the provision of labour, materials, equipment and supplies available within the country.

3. Moneys paid to the Special Fund in accordance with the preceding paragraph shall be paid to an account designated for this purpose by the Secretary-General of the United Nations and shall be administered in accordance with the applicable financial regulations of the Special Fund.

4. Any moneys remaining to the credit of the account designated in the preceding paragraph at the time of the completion of the project in accordance with the plan of operation shall be repaid to the Government after provision has been made for any unliquidated obligations in existence at the time of the completion of the project.

5. The Government shall as appropriate display suitable signs at each project identifying such project as one assisted by the Special Fund and the Executing Agency.

présent Accord. Chacune des Parties aura le droit, à tout moment, d'observer les progrès des opérations entreprises en vertu du présent Accord.

3. Lorsque l'exécution d'un projet sera terminée, le Gouvernement devra fournir au Fonds spécial, sur sa demande, tous renseignements relatifs aux avantages qui en résultent et aux activités entreprises pour atteindre les objectifs du projet et, à cette fin, il autorisera le Fonds spécial à observer la situation.

4. Le Gouvernement fournira également à l'Organisation chargée de l'exécution tous les renseignements concernant un projet qui seront nécessaires ou utiles à l'exécution dudit projet, ainsi que tous les renseignements nécessaires ou utiles à l'évaluation, une fois l'exécution du projet terminée, des avantages qui en résultent et des activités entreprises pour atteindre ces objectifs.

5. Les Parties se consulteront au sujet de la publication, comme il conviendra, des renseignements relatifs à un projet ou aux avantages en résultant.

Article IV

PARTICIPATION ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT À L'EXÉCUTION DES PROJETS

1. Le Gouvernement participera et coopérera à l'exécution des projets régis par le présent Accord. Il prendra notamment toutes les mesures qu'il sera tenu de prendre en vertu des divers plans d'opérations, y compris en ce qui concerne la fourniture du matériel, des fournitures, des approvisionnements, de la main-d'œuvre et des services spécialisés qu'il est possible de se procurer dans le pays.

2. Le Gouvernement versera ou fera verser au Fonds spécial, si des dispositions en ce sens figurent dans le plan d'opérations et dans la mesure fixée dans ledit plan, les sommes requises pour couvrir le coût de la main-d'œuvre, des fournitures, du matériel et des approvisionnements qu'il est possible de se procurer dans le pays.

3. Les sommes versées au Fonds spécial conformément au paragraphe précédent seront déposées à un compte qui sera désigné à cet effet par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et seront gérées conformément aux dispositions pertinentes du Règlement financier du Fonds spécial.

4. Toutes sommes restant au crédit du compte visé au paragraphe précédent lorsque l'exécution d'un projet sera terminée conformément au plan d'opérations seront remboursées au Gouvernement, déduction faite du montant des obligations non liquidées lors de l'achèvement du projet.

5. Le Gouvernement disposera, comme il conviendra, sur les lieux d'exécution de chaque projet des écriteaux appropriés indiquant qu'il s'agit d'un projet bénéficiant de l'assistance du Fonds spécial et de l'Organisation chargée de l'exécution.

*Article V*LOCAL FACILITIES TO BE PROVIDED BY THE GOVERNMENT
TO THE SPECIAL FUND AND THE EXECUTING AGENCY

1. In addition to the payment referred to in article IV, paragraph 2, above, the Government shall assist the Special Fund and the Executing Agency in executing any project by paying or arranging to pay for the following local facilities required to fulfil the programme of work specified in the plan of operation :

- (a) The local living costs of experts and other personnel assigned by the Special Fund or the Executing Agency to the country under this Agreement, as shall be specified in the plan of operation ;
- (b) Local administrative and clerical services, including the necessary local secretarial help, interpreter-translators, and related assistance ;
- (c) Transportation of personnel, supplies and equipment within the country ;
- (d) Postage and telecommunications for official purposes ;
- (e) Any sums which the Government is required to pay under article VIII, paragraph 5 below.

2. Moneys paid under the provisions of this article shall be paid to the Special Fund and shall be administered in accordance with article IV, paragraphs 3 and 4.

3. Any of the local services and facilities referred to in paragraph 1 above in respect of which payment is not made by the Government to the Special Fund shall be furnished in kind by the Government to the extent specified in the plan of operation.

4. The Government also undertakes to furnish in kind the following local services and facilities :

- (a) The necessary office space and other premises ;
- (b) Appropriate medical facilities and services for international personnel engaged in the project.

5. The Government undertakes to provide such assistance as it may be in a position to provide for the purpose of finding suitable housing accommodation for international personnel assigned to the country under this Agreement.

Article VI

RELATION TO ASSISTANCE FROM OTHER SOURCES

In the event that assistance towards the execution of a project is obtained by either Party from other sources, the Parties shall consult each other and the

*Article V*FACILITÉS LOCALES À FOURNIR PAR LE GOUVERNEMENT AU FONDS SPÉCIAL
ET À L'ORGANISATION CHARGÉE DE L'EXÉCUTION

1. Outre le versement mentionné au paragraphe 2 de l'article IV ci-dessus, le Gouvernement aidera le Fonds spécial et l'Organisation à exécuter les projets en versant ou en faisant verser le prix des facilités locales nécessaires à l'exécution du programme de travail prévu par le plan d'opérations, à savoir :

- a) Les frais locaux de subsistance des experts et de tout autre personnel que le Fonds spécial ou l'Organisation chargée de l'exécution affectera dans le pays en vertu du présent Accord, conformément aux indications du plan d'opérations;
- b) Les services de personnel administratif et de personnel de bureau local, y compris le personnel de secrétariat, les interprètes-traducteurs et autres auxiliaires analogues dont les services sont nécessaires;
- c) Le transport du personnel, des approvisionnements et du matériel à l'intérieur du pays;
- d) Les services postaux et de télécommunications nécessaires à des fins officielles;
- e) Toutes sommes que le Gouvernement est tenu de verser en vertu du paragraphe 5 de l'article VIII ci-dessous.

2. Les sommes payées en vertu des dispositions du présent article seront versées au Fonds spécial et administrées conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article IV.

3. Le Gouvernement fournira en nature, dans la mesure fixée par le plan d'opérations, les facilités et services locaux mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus pour lesquels il ne fera pas de versement au Fonds spécial.

4. Le Gouvernement s'engage également à fournir en nature les facilités et services locaux suivants :

- a) Les bureaux et autres locaux nécessaires;
- b) Des facilités et services médicaux appropriés pour le personnel international affecté à l'exécution du projet.

5. Le Gouvernement s'engage à fournir toute l'aide qu'il sera en mesure de donner en vue de trouver des logements appropriés pour le personnel international affecté dans le pays en vertu du présent Accord.

*Article VI*RAPPORTS ENTRE L'ASSISTANCE DU FONDS SPÉCIAL
ET L'ASSISTANCE PROVENANT D'AUTRES SOURCES

Au cas où l'une d'elles obtiendrait, en vue de l'exécution d'un projet, une assistance provenant d'autres sources, les Parties se consulteraient entre elles et

Executing Agency with a view to effective co-ordination and utilization of assistance received by the Government from all sources. The obligations of the Government hereunder shall not be modified by any arrangements with other entities co-operating with the Government in the execution of a project.

Article VII

USE OF ASSISTANCE

The Government shall exert its best efforts to make the most effective use of the assistance provided by the Special Fund and the Executing Agency and shall use such assistance for the purpose for which it is intended. The Government shall take such steps to this end as are specified in the plan of operation.

Article VIII

FACILITIES, PRIVILEGES AND IMMUNITIES

1. The Government shall apply to the United Nations and its organs, including the Special Fund, its property, funds and assets, and to its officials, the provisions of the Convention on the privileges and immunities of the United Nations.¹
2. The Government shall apply to each specialized agency acting as an Executing Agency, its property, funds and assets and to its officials, the provisions of the Convention on the privileges and immunities of the specialized agencies² including any annex to the Convention applicable to such specialized agency. In case the International Atomic Energy Agency acts as an Executing Agency, the Government shall apply to its property, funds and assets and to its officials and experts, the Agreement on the privileges and immunities of the International Atomic Energy Agency.³
3. In appropriate cases where required by the nature of the project, the Government and the Special Fund may agree that immunities similar to those specified in the Convention on the privileges and immunities of the United Nations and the Convention on the privileges and immunities of the specialized agencies shall be granted by the Government to a firm or organization, and to the personnel of any firm or organization, which may be retained by either the

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. I, p. 15, and vol. 90, p. 327 (corrigendum to vol. 1, p. 18).

² *Ibid.*, vol. 33, p. 261. For the final and revised texts of annexes published subsequently, see vol. 71, p. 318; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 298; vol. 314, p. 308; vol. 323, p. 364; vol. 327, p. 326; vol. 371, p. 266; vol. 423, p. 284; vol. 559, p. 348, and vol. 645, p. 340.

³ *Ibid.*, vol. 374, p. 147.

consulteraient l'Organisation chargée de l'exécution afin d'assurer une coordination et une utilisation efficaces de l'ensemble de l'assistance reçue par le Gouvernement. Les arrangements qui pourraient être conclus avec d'autres entités prêtant leur concours au Gouvernement pour l'exécution d'un projet ne modifieront pas les obligations qui incombent au Gouvernement en vertu du présent Accord.

Article VII

UTILISATION DE L'ASSISTANCE FOURNIE

Le Gouvernement ne ménagera aucun effort pour tirer le meilleur parti possible de l'assistance du Fonds spécial et de l'Organisation chargée de l'exécution, qu'il devra utiliser aux fins prévues. A cet effet, le Gouvernement prendra les mesures indiquées dans le plan d'opérations.

Article VIII

FACILITÉS, PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

1. Le Gouvernement appliquera tant à l'Organisation des Nations Unies et à ses organes, y compris le Fonds spécial, qu'à ses biens, fonds et avoirs et à ses fonctionnaires, les dispositions de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies¹.

2. Le Gouvernement appliquera à toute institution spécialisée faisant fonction d'Organisation chargée de l'exécution, ainsi qu'à ses biens, fonds et avoirs et à ses fonctionnaires, les dispositions de la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées², y compris celles de toute annexe à la Convention applicable à ladite institution spécialisée. Si l'Agence internationale de l'énergie atomique fait fonction d'Organisation chargée de l'exécution, le Gouvernement appliquera à ses fonds, biens et avoirs, ainsi qu'à ses fonctionnaires et experts, les dispositions de l'Accord relatif aux privilèges et immunités de l'Agence internationale de l'énergie atomique³.

3. Dans les cas où il y aura lieu de le faire, en raison de la nature du projet, le Gouvernement et le Fonds spécial pourront convenir que des immunités analogues à celles qui sont prévues dans la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies et dans la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées seront accordées par le Gouvernement à une entreprise ou à une organisation, ainsi qu'au personnel d'une entreprise ou

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. I, p. 15.

² *Ibid.*, vol. 33, p. 261. Pour les textes finals et révisés des annexes publiés ultérieurement, voir vol. 71, p. 319; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 299; vol. 314, p. 309; vol. 323, p. 365; vol. 327, p. 327; vol. 371, p. 267; vol. 423, p. 285; vol. 559, p. 349, et vol. 645, p. 341.

³ *Ibid.*, vol. 374, p. 147.

Special Fund or an Executing Agency to execute or to assist in the execution of a project. Such immunities shall be specified in the plan of operation relating to the project concerned.

4. The Government shall take any measures which may be necessary to exempt the Special Fund and any Executing Agency and their officials and other persons performing services on their behalf from regulations or other legal provisions which may interfere with operations under this Agreement, and shall grant them such other facilities as may be necessary for the speedy and efficient execution of projects. It shall, in particular, grant them the following rights and facilities :

- (a) the prompt issuance without cost of necessary visas, licenses or permits;
- (b) access to the site of work and all necessary rights of way;
- (c) free movement, whether within or to or from the country, to the extent necessary for proper execution of the project;
- (d) the most favourable legal rate of exchange;
- (e) any permits necessary for the importation of equipment, materials and supplies in connexion with this Agreement and for their subsequent exportation; and
- (f) any permits necessary for importation of property belonging to and intended for the personal use or consumption of officials of the Special Fund or of an Executing Agency, or other persons performing services on their behalf, and for the subsequent exportation of such property.

5. In cases where a plan of operation so provides the Government shall either exempt from or bear the cost of any taxes, duties, fees or levies which may be imposed on any firm or organization which may be retained by an Executing Agency or by the Special Fund and the personnel of any firm or organization in respect of :

- (a) the salaries or wages earned by such personnel in the execution of the project;
- (b) any equipment, materials and supplies brought into the country in connexion with this Agreement or which, after having been brought into the country, may be subsequently withdrawn therefrom; and
- (c) any property brought by the firm or organization or its personnel for their personal use or consumption or which, after having been brought into the country, may subsequently be withdrawn therefrom upon departure of such personnel.

6. The Government shall be responsible for dealing with any claims which may be brought by third parties against the Special Fund or an Executing

d'une organisation, aux services de laquelle le Fonds spécial ou une Organisation chargée de l'exécution fera appel pour l'exécution totale ou partielle d'un projet. Ces immunités seront précisées dans le plan d'opérations relatif au projet considéré.

4. Le Gouvernement prendra toutes les mesures qui pourront être nécessaires pour que le Fonds spécial et toute Organisation chargée de l'exécution ainsi que leur personnel et les autres personnes fournissant des services pour leur compte, ne soient pas soumis à des règlements ou autres dispositions qui pourraient gêner l'exécution d'opérations entreprises en vertu du présent Accord, et leur accordera toutes autres facilités nécessaires à l'exécution rapide et satisfaisante des projets. Il leur accordera notamment les droits et facilités ci-après :

- a) Délivrance rapide et gratuite des visas, permis et autorisations nécessaires;
- b) Accès aux lieux d'exécution des projets et tous droits de passage nécessaires;
- c) Droit de circuler librement à l'intérieur du pays, d'y entrer ou d'en sortir, dans la mesure nécessaire à l'exécution satisfaisante des projets;
- d) Taux de change légal le plus favorable;
- e) Toutes autorisations nécessaires à l'importation de matériel, de fournitures et d'approvisionnements en vue de l'exécution du présent Accord, ainsi qu'à leur exportation ultérieure;
- f) Toutes autorisations nécessaires à l'importation de biens appartenant aux fonctionnaires du Fonds spécial ou d'une Organisation chargée de l'exécution, ou à d'autres personnes fournissant des services pour leur compte, et destinés à la consommation ou à l'usage personnel des intéressés, ainsi que toutes autorisations nécessaires à l'exportation ultérieure de ces biens.

5. Lorsqu'un plan d'opérations contiendra des dispositions en ce sens, le Gouvernement exonérera toute entreprise ou organisation dont une Organisation chargée de l'exécution ou le Fonds spécial se sera assuré les services, ainsi que leur personnel, de tous impôts, droits, taxes ou impositions — ou prendra à sa charge les impôts, droits, taxes ou impositions — afférents :

- a) Aux traitements ou salaires perçus par ledit personnel pour l'exécution d'un projet;
- b) Au matériel, aux fournitures et aux approvisionnements introduits dans le pays aux fins du présent Accord, ou qui, après y avoir été introduits, pourront en être réexportés par la suite;
- c) Aux biens qui auront été introduits dans le pays par l'entreprise ou l'organisation, ou par son personnel, pour leur consommation ou leur usage personnel, ou qui, après avoir été introduits dans le pays, pourront en être réexportés par la suite lors du départ de ce personnel.

6. Le Gouvernement devra répondre à toutes réclamations que des tiers pourraient présenter contre le Fonds spécial ou contre une Organisation chargée

Agency, against the personnel of either, or against other persons performing services on behalf of either under this Agreement, and shall hold the Special Fund, the Executing Agency concerned and the above-mentioned persons harmless in case of any claims or liabilities resulting from operations under this Agreement, except where it is agreed by the Parties hereto and the Executing Agency that such claims or liabilities arise from the gross negligence or wilful misconduct of such persons.

Article IX

SETTLEMENT OF DISPUTES

Any dispute between the Special Fund and the Government arising out of or relating to this Agreement which cannot be settled by negotiation or other agreed mode of settlement shall be submitted to arbitration at the request of either Party. Each Party shall appoint one arbitrator, and the two arbitrators so appointed shall appoint the third, who shall be the chairman. If within thirty days of the request for arbitration either Party has not appointed an arbitrator or if within fifteen days of the appointment of two arbitrators the third arbitrator has not been appointed, either Party may request the President of the International Court of Justice to appoint an arbitrator. The procedure of the arbitration shall be fixed by the arbitrators, and the expenses of the arbitration shall be borne by the Parties as assessed by the arbitrators. The arbitral award shall contain a statement of the reasons on which it is based and shall be accepted by the Parties as the final adjudication of the dispute.

Article X

GENERAL PROVISIONS

1. This Agreement shall enter into force upon signature, and shall continue in force until terminated under paragraph 3 below.
2. This Agreement may be modified by written agreement between the Parties hereto. Any relevant matter for which no provision is made in this Agreement shall be settled by the Parties in keeping with the relevant resolutions and decisions of the appropriate organs of the United Nations. Each Party shall give full and sympathetic consideration to any proposal advanced by the other Party under this paragraph.
3. This Agreement may be terminated by either Party by written notice to the other and shall terminate sixty days after receipt of such notice.
4. The obligations assumed by the Parties under articles III, IV and VII shall survive the expiration or termination of this Agreement. The obligations

de l'exécution, ou leur personnel, ou contre d'autres personnes fournissant des services pour leur compte en vertu du présent Accord, et le Gouvernement mettra hors de cause le Fonds spécial, l'Organisation chargée de l'exécution intéressée et les personnes précitées en cas de réclamation et les dégagera de toute responsabilité découlant d'opérations exécutées en vertu du présent Accord, sauf si les Parties et l'Organisation chargée de l'exécution conviennent que ladite réclamation ou ladite responsabilité résultent d'une négligence grave ou d'une faute intentionnelle des intéressés.

Article IX

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Tout différend qui naîtrait entre le Fonds spécial et le Gouvernement à cause ou à propos du présent Accord et qui ne pourrait être réglé par voie de négociations ou par un autre mode convenu de règlement sera soumis à l'arbitrage si l'une des Parties le demande. Chacune des Parties nommera un arbitre et les deux arbitres ainsi désignés en nommeront un troisième, qui présidera. Si, dans les 30 jours de la demande d'arbitrage, l'une des Parties n'a pas nommé d'arbitre, ou si, dans les 15 jours suivant la désignation des deux arbitres, le troisième arbitre n'a pas été nommé, l'une ou l'autre Partie pourra prier le Président de la Cour internationale de Justice de nommer un arbitre. La procédure d'arbitrage sera fixée par les arbitres et les frais de l'arbitrage seront à la charge des Parties, dans les proportions qu'arrêteront les arbitres. La sentence arbitrale devra être motivée et sera acceptée par les Parties comme constituant un règlement définitif du différend.

Article X

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature et demeurera en vigueur tant qu'il n'aura pas été dénoncé conformément au paragraphe 3 ci-dessous.
2. Le présent Accord pourra être modifié par accord écrit entre les Parties. Les questions non expressément prévues dans le présent Accord seront réglées par les Parties conformément aux résolutions et décisions pertinentes des organes compétents de l'Organisation des Nations Unies. Chacune des Parties examinera avec soin et dans un esprit favorable toute proposition dans ce sens présentée par l'autre Partie en application du présent paragraphe.
3. Le présent Accord pourra être dénoncé par l'une ou l'autre Partie par notification écrite adressée à l'autre Partie et il cessera de produire ses effets 60 jours après la réception de la notification.
4. Les obligations assumées par les Parties en vertu des articles III, IV et VII subsisteront après l'expiration ou la dénonciation du présent Accord. Les

assumed by the Government under article VIII hereof shall survive the expiration or termination of this Agreement to the extent necessary to permit orderly withdrawal of personnel, funds and property of the Special Fund and of any Executing Agency, or of any firm or organization retained by either of them to assist in the execution of a project.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the United Nations Development Programme and of the Government, respectively, have on behalf of the Parties signed the present Agreement at New York, N.Y., this 12th day of September 1972, in the English language in two copies.

For the Government :

[Signed]

ALI HUMAIDAN
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary
Permanent Representative
of the United Arab Emirates
to the United Nations

For the United Nations
Development Programme :

[Signed]

RUDOLPH A. PETERSON
Administrator

obligations assumées par le Gouvernement en vertu de l'article VIII du présent Accord subsisteront après l'expiration ou la dénonciation dudit Accord dans la mesure nécessaire pour permettre de procéder méthodiquement au rapatriement du personnel, des fonds et des biens du Fonds spécial et de toute Organisation chargée de l'exécution, ou de toute entreprise ou organisation aux services de laquelle l'un ou l'autre aura fait appel pour l'exécution d'un projet.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants dûment autorisés du Programme des Nations Unies pour le développement, d'une part, et du Gouvernement, d'autre part, ont, au nom des Parties, signé le présent Accord à New York (N.Y.) le 12 septembre 1972, en deux exemplaires établis en langue anglaise.

Pour le Gouvernement :

[Signé]

ALI HUMAIDAN
Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire
Représentant permanent
des Emirats arabes unis
auprès de l'Organisation des Nations
Unies

Pour le Programme des Nations
Unies pour le développement :

[Signé]

RUDOLPH A. PETERSON
Administrateur

No. 11946

**CANADA
and
UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS**

Air Transport Agreement (with annex, route schedule, exchanges of letters and memorandum of understanding). Signed at Ottawa on 11 July 1966

Authentic texts of the Agreement : English, French and Russian.

Authentic texts of the exchanges of letters : Russian and English.

Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement (with annex and route schedule). Ottawa, 12 December 1967

Authentic texts : English, French and Russian.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September 1972.

N° 11946

CANADA
et
**UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES
SOVIÉTIQUES**

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe, tableau de routes, échanges de lettres et mémorandum d'accord). Signé à Ottawa le 11 juillet 1966

Textes authentiques de l'Accord : anglais, français et russe.

Textes authentiques des échanges de lettres : russe et anglais.

Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord sus-mentionné (avec annexe et tableau de routes). Ottawa, 12 décembre 1967

Textes authentiques : anglais, français et russe.

Enregistrés par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre 1972.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

The Government of Canada and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, desiring to conclude an agreement with the aim of establishing air transport services between their respective territories, have agreed as follows :

Article 1

For purposes of this Agreement :

- (a) " Agreement " shall mean this Agreement and the annex thereto;
- (b) " Aeronautical authorities " shall mean, in the case of the Union of Soviet Socialist Republics the Ministry of Civil Aviation of the USSR or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the Ministry of Civil Aviation of the USSR, and in the case of Canada the Minister of Transport and the Air Transport Board or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the said Minister and the said Board.

Article 2

Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights enumerated in the annex to this Agreement for the purpose of establishing scheduled services performed by aircraft for the public transport of passengers, goods or mail (hereinafter called " agreed services ") on the routes therein specified.

Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline to operate the agreed service on any route specified in the schedule of routes for such a Contracting Party.
2. Each Contracting Party shall have the right to substitute by diplomatic note another airline for that previously designated.

¹ Came into force on 11 July 1966, the date of signature, in accordance with article 17.

ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE
LE GOUVERNEMENT CANADIEN ET LE GOUVERNE-
MENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES
SOVIÉTIQUES

Le Gouvernement canadien et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, désirant conclure un accord afin d'établir des services de transports aériens entre leurs territoires respectifs, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord :

- a) le terme « Accord » désigne le présent Accord et son annexe ;
- b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Canada, le Ministre des Transports et la Commission des transports aériens ou toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions exercées présentement par ledit Ministre et ladite Commission, et, dans le cas de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, le Ministère de l'Aviation civile de l'URSS ou toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions exercées présentement par le Ministère de l'aviation civile de l'URSS.

Article 2

Chacune des Parties contractantes accordera à l'autre Partie contractante les droits énumérés dans l'annexe au présent Accord pour l'établissement des services qu'assureront régulièrement des aéronefs affectés au transport public de voyageurs, de marchandises ou de courrier (appelés ci-après les « services convenus ») sur les routes spécifiées dans ladite annexe.

Article 3

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner, par note diplomatique, une entreprise de transport aérien qui assurera le service convenu sur toute route spécifiée dans le tableau des routes pour cette Partie contractante.
2. Chacune des Parties contractantes aura le droit de substituer, par note diplomatique, une autre entreprise de transport aérien à celle qui avait été antérieurement désignée.

¹ Entré en vigueur le 11 juillet 1966, date de la signature, conformément à l'article 17.

Article 4

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party, upon receipt of a notice of designation by one Contracting Party, shall grant to the airline so designated the appropriate authorization to operate the agreed services for which that airline has been designated. Such an authorization shall be granted subject to the provisions of article 7 of this Agreement and with a minimum of delay consistent with the laws of that country.

2. 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 by such aeronautical authorities to the operation of international scheduled air services.

3. The flight routes of aircraft operating the agreed services and the points for crossing national boundaries shall be established by each of the Contracting Parties with respect to its territory.

4. Subject to the approval of the aeronautical authorities, the airlines designated by the Contracting Parties shall agree on all technical and commercial questions pertaining to the flights of aircraft and the transportation of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services as well as on all questions concerning commercial co-operation, in particular the establishment of schedules, frequency of flights, types of aircraft, rates, servicing of aircraft on the ground, and methods of financial accounting.

Article 5

The capacity to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be closely related to the estimated requirements of air traffic between the USSR and Canada. The frequency and scheduling of services to be operated by each airline and the types of aircraft to be used shall be agreed between the airlines on the basis of the principle of fair and equal opportunity, and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 6

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange, at the request of either Contracting Party, such statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 4

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes, dès réception d'un avis de désignation émanant d'une des Parties contractantes, accorderont à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée l'autorisation appropriée pour l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée. Cette autorisation sera accordée sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent Accord et avec le minimum de retard compatible avec les lois du pays en cause.

2. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourront demander à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de justifier qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités aéronautiques à l'exploitation de services aériens réguliers sur les routes internationales.

3. Les routes que suivront les aéronefs qui assureront les services convenus et les points où ils franchiront les frontières nationales seront fixés par chacune des Parties contractantes en ce qui concerne son propre territoire.

4. Sous réserve d'approbation de la part des autorités aéronautiques, les entreprises désignées par les Parties contractantes se mettront d'accord sur toutes les questions techniques et commerciales relatives aux vols des aéronefs et au transport des voyageurs, des bagages, des marchandises et du courrier dans le cadre des services convenus, et sur toutes les questions touchant la coopération commerciale, en particulier l'établissement des horaires, la fréquence des vols, les types d'aéronefs, les tarifs, l'entretien des aéronefs au sol, et les méthodes de comptabilité financière.

Article 5

La capacité que devront assurer les entreprises désignées des Parties contractantes pour les services convenus sera étroitement liée aux exigences prévues du trafic aérien entre le Canada et l'URSS. La fréquence et l'horaire des services que devra assurer chaque entreprise et les types d'aéronefs qu'elles utiliseront feront l'objet d'une entente entre lesdites entreprises selon le principe d'un traitement égal et juste, et seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 6

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangeront, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, les statistiques dont on peut avoir raisonnablement besoin pour l'étude de la capacité mise en œuvre sur les services convenus. Ces statistiques comprendront tous les renseignements nécessaires à la détermination du volume du trafic transporté sur les routes convenues, ainsi que les points d'origine et de destination du trafic.

Article 7

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or impose conditions on the authorization granted to the airline designated by the other Contracting Party in accordance with article 3 of this Agreement :

- (a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities;
- (b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in article 8 of this Agreement; or
- (c) in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party.

2. Unless immediate action to withhold or revoke the authorization granted to the airline designated by the other Contracting Party is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to in article 8 of this Agreement, the right to withhold or revoke such authorization shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 8

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entrance into, departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with upon entrance into, departure from, and while within the territory of the first Contracting Party.

Article 9

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on fuel, lubricating oils,

Article 7

1. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre, d'annuler ou d'assortir de conditions l'autorisation accordée à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante conformément à l'article 3 du présent Accord :

- a) si cette entreprise ne peut justifier devant les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante qu'elle satisfait aux exigences des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités;
- b) si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements mentionnés à l'article 8 du présent Accord; ou
- c) si elle n'a pas obtenu la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie contractante.

2. A moins qu'il ne soit indispensable, pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements visés à l'article 8 du présent Accord, d'intervenir immédiatement pour suspendre ou annuler l'autorisation accordée à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, le droit de suspendre ou d'annuler cette autorisation ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 8

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes relatifs à l'admission sur son territoire et au départ des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la conduite de ces appareils à l'intérieur de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante et devront être observés par ces aéronefs à leur entrée dans le territoire de la première Partie contractante, à leur sortie et durant leur séjour à l'intérieur de ce territoire.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes relatifs à l'admission sur son territoire et au départ des passagers, des équipages ou des cargaisons des aéronefs, y compris les règlements relatifs à l'admission, aux certificats d'entrée ou de sortie, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine, devront être observés à l'entrée dans le territoire de la première Partie contractante, à la sortie et durant le séjour à l'intérieur de ce territoire.

Article 9

1. Chacune des Parties contractantes, sous réserve de réciprocité, exemptera l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accise, des frais de visite et des autres droits et taxes

consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The immunities granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article :

- (a) introduced into the territory of each Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline of each Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline of each Contracting Party in the territory of the other and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the immunity, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Parties.

Article 10

1. Tariffs for transportation on the agreed services will be established by agreement between the designated airlines at a reasonable level due regard being given to international practice.

2. Such agreed tariffs for transportation as well as amendments to them shall be filed by the designated airlines with the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of introduction. The aeronautical authorities may agree to a shorter notice. No tariff shall become effective unless approved by the aeronautical authorities.

3. If a Contracting Party is dissatisfied with an existing tariff established by the designated airline of the other Contracting Party, it shall so notify the other Contracting Party and the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariff, within a period of sixty (60) days from the date of notification.

4. Whenever in any case the aeronautical authorities of the two Contracting Parties cannot agree upon a tariff the matter shall be pursued through diplomatic channels.

Article 11

1. All accounting between the airlines designated by the Contracting Parties shall be effected in Canadian dollars.

nationaux sur les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions et autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation, l'entretien ou la réparation des aéronefs de l'entreprise de l'autre Partie contractante qui assure les services convenus.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliqueront aux objets visés au paragraphe 1 dudit article lorsqu'ils seront :

- a) introduits dans le territoire de chacune des Parties contractantes par l'autre Partie contractante ou par ses nationaux;
- b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes au moment de l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
- c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante, et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces articles ne soient pas aliénés dans le territoire desdites Parties contractantes.

Article 10

1. Les entreprises désignées fixeront d'un commun accord les tarifs applicables au transport sur les routes convenues, à des taux raisonnables et en tenant dûment compte de la pratique internationale.

2. Les entreprises désignées soumettront les tarifs convenus et leurs modifications aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date où ils devront entrer en vigueur. Les autorités aéronautiques pourront consentir à une réduction de ce délai. Aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques.

3. Si une Partie contractante n'est pas satisfaite d'un tarif existant qui a été établi par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, elle en notifiera l'autre Partie contractante, et les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de se mettre d'accord sur le tarif qui conviendra, dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la notification.

4. Dans tous les cas où les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne pourront se mettre d'accord sur un tarif, la question devra être poursuivie par voie diplomatique.

Article 11

1. Toute comptabilité entre les entreprises désignées par les Parties contractantes se fera en dollars canadiens.

2. Each Contracting Party shall exempt from income tax and all other taxes on income imposed by it all income derived by the designated airline of the other Contracting Party from the operation of the agreed services.

3. Each Contracting Party shall provide the airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its Head Office the amounts due it in accordance with settlements agreed between the airlines in the currency of its own country at the official rate of exchange.

4. These amounts shall be freely transferred and shall not be subject to any charges or restrictions except for the charges normally collected by banks for such operations and for restrictions on import or exchange applicable to all countries in like circumstances for the purpose of safeguarding the external financial position and balance of payments.

Article 12

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to station as representatives in the territory of the other Contracting Party at the points named in the schedule of routes citizens of its own country required for the operation of the agreed services. The number of such representatives shall be established by agreement between the designated airlines and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. Unless mutually agreed otherwise, the representatives mentioned in paragraph 1 of this article and also members of the crew of aircraft of the designated airlines shall be citizens of the said Contracting Parties.

3. Consistent with the laws and regulations referred to in paragraph 2 of article 8 of this Agreement each Contracting Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary visas to the representatives referred to in paragraph 1 of this article and members of their families, to crew members of the designated airlines and to officials of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 13

1. Each Contracting Party shall take all necessary measures for the safety and the effective operation of the agreed services. To this end each Contracting Party shall provide to the designated airline of the other Contracting Party the necessary regular and alternative airports, radio navigation aids, instrument landing aids, radio communications, airport safety services, meteorological and air traffic control services, aeronautical information and other such services. Detailed provisions on the above shall be set out in a Memorandum of

2. Chacune des Parties contractantes exemptera de l'impôt sur le revenu et de toute autre taxe qu'elle impose à cet égard tous les revenus que l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante tirera de l'exploitation des services convenus.

3. Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de remettre à son bureau central les sommes qui lui reviennent conformément aux ententes conclues entre les entreprises, dans la monnaie de son propre pays et au cours officiel du change.

4. Ces sommes seront librement transférées et ne seront assujetties à aucun droit ou restriction, à l'exception des droits que perçoivent normalement les banques pour ces opérations, et à l'exception des restrictions frappant les importations ou le change qui s'appliquent à tous les pays dans les circonstances analogues afin de sauvegarder leur position financière extérieure et leur balance des paiements.

Article 12

1. Chacune des Parties contractantes, sous réserve de réciprocité, accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit d'affecter comme représentants dans son territoire, aux points mentionnés dans le tableau des routes, les citoyens de son propre pays qui seraient nécessaires pour l'exploitation des services convenus. Le nombre de ces représentants sera fixé par entente entre les entreprises désignées et sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. Sauf entente contraire entre les Parties, les représentants visés au paragraphe 1 du présent article et les membres des équipages des aéronefs des entreprises désignées devront être citoyens desdites Parties contractantes.

3. Conformément aux lois et règlements mentionnés au paragraphe 2 de l'article 8 du présent Accord, chaque Partie contractante devra accorder les visas nécessaires, avec le moins de retard possible, aux représentants visés au paragraphe 1 du présent article et aux membres de leurs familles, aux membres des équipages des entreprises désignées et aux délégués des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 13

1. Chacune des Parties contractantes prendra toutes les mesures nécessaires pour la sécurité et l'exploitation efficace des services convenus. Chacune des Parties contractantes mettra à la disposition de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante les aéroports réguliers et les aéroports de dégagement, les aides radio à la navigation, les aides à l'atterrissage aux instruments, les radio-communications, les services de sécurité aux aéroports, les services météorologiques et les services de contrôle de la circulation aérienne, les renseignements

Understanding to be agreed by letters exchanged between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the coming into force of this Agreement.

2. If either Contracting Party or its designated airline should at any time fail to conform to the provisions of the exchange of letters and the Memorandum of Understanding referred to in paragraph 1 of this article, the other Contracting Party shall have the right to suspend the operation of the agreed services.

Article 14

1. Any dispute with respect to matters covered by this Agreement shall be settled between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. The decision thus approved shall be confirmed through diplomatic channels.

2. If the aeronautical authorities fail to agree, either Contracting Party may request consultation which shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty (60) days from the date of receipt of the request for consultation, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 15

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement such modification, if agreed to between the Contracting Parties, shall come into effect when confirmed by an exchange of notes.

Article 16

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other by diplomatic note of its intention to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice of intention to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties such notice is withdrawn before the expiration of that time.

Article 17

This Agreement shall come into force on the day it is signed, and shall remain in effect unless terminated in accordance with article 16.

aéronautiques et les autres services de ce genre qui sont nécessaires à cet effet. Des dispositions détaillées touchant ce qui précède seront contenues dans un Mémorandum d'Accord qui fera l'objet d'un échange de lettres entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes avant l'entrée en vigueur du présent Accord.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ou l'entreprise désignée par l'une des Parties n'observe pas à un moment quelconque les dispositions de l'échange de lettres et du Mémorandum d'Accord mentionnés au paragraphe 1 du présent article, l'autre Partie contractante aura le droit de suspendre l'exploitation des services convenus.

Article 14

1. Tout différend relatif à des questions visées par le présent Accord sera réglé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes. La décision ainsi approuvée sera confirmée par voie diplomatique.

2. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à se mettre d'accord, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander des consultations qui commenceront dès que possible et au plus tard soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande de consultation, sauf entente contraire entre les Parties contractantes.

Article 15

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, cette modification, si elle est adoptée par les deux Parties contractantes, entrera en vigueur lorsqu'elle sera confirmée par un échange de notes.

Article 16

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre, par note diplomatique, son intention de dénoncer le présent Accord. L'Accord prendra fin un an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si la notification est annulée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 17

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature et il restera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit dénoncé conformément à l'article 16.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

СОГЛАШЕНИЕ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ КАНАДЫ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕС - ПУБЛИК

Правительство Канады и Правительство Союза Советских Социалистических Республик, желая заключить Соглашение об установлении воздушного сообщения между их соответствующими территориями, согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении нижеследующие термины будут означать:

- (а) «Соглашение» — настоящее Соглашение и Приложение к нему.
- (б) «Авиационные власти», в отношении Союза Советских Социалистических Республик — Министерство гражданской авиации СССР или любое лицо или учреждение, уполномоченные выполнять функции, которые в настоящее время выполняются Министерством гражданской авиации СССР, и в отношении Канады — Министр Транспорта и Управление Воздушного Транспорта (Эр Транспорт Борд) или любое лицо или учреждение, уполномоченные выполнять функции, которые в настоящее время выполняются вышеупомянутыми Министром и Управлением.

Статья 2

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, перечисленные в Приложении к настоящему Соглашению, с целью установления сообщения по расписанию, осуществляемого воздушными судами для общественных перевозок пассажиров, груза и почты по авиалиниям (именуемым в дальнейшем «Договорные линии») по определенным в этом Приложении маршрутам.

Статья 3

1. Каждая из Договаривающихся Сторон будет иметь право, путем дипломатической ноты, назначить Авиапредприятие для эксплуатации договорной линии по любому маршруту, указанному в «Таблице маршрутов» для этой Договаривающейся Стороны.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон будет иметь право, путем дипломатической ноты, назначить другое Авиапредприятие, вместо ранее назначенного Авиапредприятия.

Статья 4

1. Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны, после получения извещения от одной из Договаривающихся Сторон о назначении своего Авиапредприятия, дадут этому Авиапредприятию соответствующее разрешение на эксплуатацию договорных линий, с целью чего это Авиапредприятие было назначено. Такое разрешение будет дано в соответствии с положениями Статьи 7 настоящего Соглашения и с минимальной задержкой по времени, учитывая законы этой страны.

2. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут потребовать от Авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, представить им доказательства того, что оно отвечает условиям, предусмотренным законами и правилами, обычно и разумно применяемыми указанными Авиационными властями при эксплуатации международных воздушных линий по расписанию.

3. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и ворота пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной в отношении своей территории.

4. При условии одобрения Авиационных властей, Авиапредприятия, назначенные Договаривающимися Сторонами, согласуют все технические и коммерческие вопросы, связанные с полетами воздушных судов и перевозкой пассажиров, багажа, груза и почты по договорным линиям, а также все вопросы, касающиеся коммерческого сотрудничества, в частности, установления расписания, частоты движения, типов самолетов, тарифов, обслуживания воздушных судов на земле и порядка финансовых расчетов.

Статья 5

Назначенные Авиапредприятия Договаривающихся Сторон должны выделять такие транспортные средства на договорных линиях, возможности которых будут соответствовать предполагаемым потребностям в воздушных перевозках между СССР и Канадой. Частота и расписание рейсов, выполняемых каждым Авиапредприятием, а также типы используемых самолетов должны быть согласованы между Авиапредприятиями на основе принципа справедливых и равных возможностей и подлежат одобрению Авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 6

Авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон будут обмениваться, по запросу любой Договаривающейся Стороны, такими статистическими данными, которые могут разумно потребоваться в целях проверки объема перевозок на договорных линиях. Эти статистические данные должны содержать всю информацию, требующуюся для опреде-

ления объема перевозок на договорных линиях и пунктов начала и завершения этих перевозок.

Статья 7

1. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право задержать, отменить или определить условия предоставления разрешения Авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения:

- (а) в случае, если такое Авиапредприятие не сможет представить доказательства, что оно отвечает условиям, поставленным Авиационными властями другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и правилами, обычно применяемыми этими Авиационными властями;
- (б) в случае, если такое Авиапредприятие не отвечает требованиям законов и правил, указанных в Статье 8 настоящего Соглашения, или;
- (в) в случае, если это Авиапредприятие не имеет достаточных доказательств того, что преимущественное владение и фактический контроль за Авиапредприятием осуществляются Договаривающейся Стороной, назначившей Авиапредприятие, или акционерами, являющимися гражданами Договаривающейся Стороны.

2. Если немедленное действие по задержанию или отмене разрешения, предоставленного Авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной, не является необходимостью для предотвращения дальнейшего нарушения законов и правил, указанных в Статье 8 настоящего Соглашения, то право задержать или отменить такое разрешение будет осуществлено только после консультации с другой Договаривающейся Стороной.

Статья 8

1. Законы и правила каждой Договаривающейся Стороны, регулирующие вход и выход с её территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах её территории, будут применяться к воздушным судам Авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной. Этим законам и правилам должны подчиняться воздушные суда при прибытии, отправлении и во время пребывания их на территории этой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила каждой Договаривающейся Стороны в отношении влета и вылета из пределов её территории пассажиров, экипажей или грузов, находящихся на воздушных судах, такие, как правила, касающиеся влета, разрешения на вылет, иммиграции, паспортов, таможенных

процедур и карантина, должны соблюдаться при влете или вылете или во время нахождения в пределах территории этой Договаривающейся Стороны.

Статья 9

1. Каждая из Договаривающихся Сторон будет освобождать, на принципе взаимности, назначенное Авиапредприятие другой Договаривающейся Стороны в максимально допустимых пределах в соответствии с ее национальными законами, от импортных ограничений, таможенных обложений, акцизных, инспекционных и других национальных сборов и обложений на горючее, смазочные материалы, потребляемые технические материалы, запасные части, включая авиадвигатели, обычное оборудование воздушных судов, складское имущество и другие предметы, предназначенные для использования или использованные исключительно в связи с эксплуатацией или обслуживанием воздушных судов назначенного Авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны для эксплуатации договорных линий.

2. Льготы, предоставленные этой Статьей, будут применяться к предметам, перечисленным в пункте "1" этой Статьи:

- (а) ввезенным на территорию каждой из Договаривающихся Сторон другой Договаривающейся Стороной или её гражданами;
- (б) остающимся на борту воздушного судна назначенного Авиапредприятия каждой из Договаривающихся Сторон при прибытии или убытии с территории другой Договаривающейся Стороны;
- (в) взятым на борт воздушного судна назначенного Авиапредприятия каждой из Договаривающихся Сторон на территории другой Договаривающейся Стороны и предназначенным для использования при эксплуатации договорных линий.

Независимо от того, используются или потребляются эти предметы полностью в пределах территории Договаривающейся Стороны или нет, которая предоставляет эти льготы, но за исключением тех случаев, когда они будут отчуждаться на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

1. Тарифы на перевозки по договорным линиям будут устанавливаться по согласованию между назначенными Авиапредприятиями на разумном уровне, принимая во внимание международную практику.

2. Согласованные таким образом тарифы на перевозки, а также их изменения должны быть представлены назначенными Авиапредприятиями на рассмотрение Авиационных властей Договаривающихся Сторон не менее чем за 45 дней до предполагаемой даты вступления их в силу. Авиационные

власти могут согласовать более короткий срок. Никакой тариф не может вступить в силу, если Авиационные власти Договаривающихся Сторон не утвердят его.

3. Если одна из Договаривающихся Сторон не удовлетворена уже существующим тарифом, установленным назначенным Авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, то она должна уведомить об этом другую Договаривающуюся Сторону, и Авиационные власти этих Договаривающихся Сторон должны сами попытаться достигнуть соглашения по соответствующему тарифу в течение 60 дней с даты уведомления.

4. В любом случае, когда Авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон не могут прийти к согласию по тарифам, вопрос должен быть передан для его решения по дипломатическому каналу.

Статья 11

1. Все расчеты между Авиапредприятиями, назначенными Договаривающимися Сторонами, будут осуществляться в канадских долларах.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон освободит назначенное Авиапредприятие другой Договаривающейся Стороны от всех обычно взимаемых налогов на доходы, получаемые этим Авиапредприятием от эксплуатации договорных линий.

3. Каждая из Договаривающихся Сторон предоставит Авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной, право переводить в его главную контору причитающиеся ему суммы в соответствии с платежными расчетами, согласованными между Авиапредприятиями, в валюте своей страны по официальному обменному курсу.

4. Эти суммы будут свободно переводиться и не будут подвергаться никакому рода обложению или ограничениям, за исключением обычно применяемых сборов за банковские операции, а также ограничений по импорту и обмену денег, относящихся ко всем странам, при одинаковых обстоятельствах, с целью охраны внешних финансовых положений и платежного баланса страны.

Статья 12

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит, на принципе взаимности, Авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной, право иметь в пунктах, указанных в "Таблице маршрутов", на территории другой Договаривающейся Стороны представителей из граждан своей страны, требующихся назначенному Авиапредприятию для обеспечения эксплуатации договорной линии. Количество представителей будет установлено по договоренности между назначенными Авиапред-

приятными и представлено на утверждение Авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон.

2. Если нет другой договоренности, то лица, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, а также члены экипажей назначенных Авиапредприятий должны быть гражданами указанных Договаривающихся Сторон.

3. В соответствии с законами и правилами, изложенными в Статье 8 пункт 2, каждая из Договаривающихся Сторон будет выдавать без особых задержек необходимые визы представителям, указанным в пункте 1 этой Статьи, и членам их семей, членам экипажа, а также официальным лицам Авиационных властей Договаривающихся Сторон.

Статья 13

1. Каждая из Договаривающихся Сторон примет все необходимые меры для обеспечения безопасности и эффективной эксплуатации договорных линий. Для этого каждая Договаривающаяся Сторона предоставит назначенному Авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны необходимые основные и запасные аэродромы, средства аэронавигации, средства инструментальной посадки, радиосвязи, средства обеспечения безопасности в аэропорту, средства метеорологического обеспечения и управления движением, аэронавигационной информации и другого подобного обеспечения.

Детальные условия о вышеизложенном будут согласованы путем обмена писем между Авиационными властями Договаривающихся Сторон до вступления в силу настоящего Соглашения и будут изложены в Меморандуме о взаимном согласии.

2. Если любая из Договаривающихся Сторон или назначенное ею Авиапредприятие не будет когда-либо выполнять положений, определенных обменом писем и в Меморандуме о взаимном согласии, указанном в пункте 1 этой Статьи, то другая Договаривающаяся Сторона будет иметь право прекратить эксплуатацию договорных линий.

Статья 14

1. Все споры, касающиеся вопросов настоящего Соглашения, будут разрешаться Авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

Принятое, таким образом, решение будет подтверждаться по дипломатическим каналам.

2. Если Авиационные власти не придут к соглашению, любая из Договаривающихся Сторон может потребовать консультаций, которые должны начаться как можно быстрее, но ни в коем случае не позднее 60 дней со дня получения такого запроса, если не будет другой договоренности об изменении срока между Договаривающимися Сторонами.

Статья 15

Если любая из Договаривающихся Сторон сочтет желательным изменить какое-либо положение настоящего Соглашения, такое изменение, в случае его согласования между Договаривающимися Сторонами, вступит в силу после подтверждения путем обмена нотами.

Статья 16

Каждая из Договаривающихся Сторон в любое время может, путем дипломатической ноты, известить другую Договаривающуюся Сторону о намерении расторгнуть данное Соглашение.

Настоящее Соглашение прекратит свое действие через 12 месяцев после получения уведомления о намерении расторгнуть его, если только это уведомление не будет взято обратно по договоренности между Договаривающимися Сторонами до истечения этого срока.

Статья 17

Настоящее Соглашение вступит в силу со дня его подписания и будет оставаться в силе до тех пор, пока оно не будет расторгнуто в соответствии со Статьей 16.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in two copies at Ottawa this eleventh day of July, 1966, in the English, French and Russian languages, each version being equally authentic.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Ottawa ce onzième jour de juillet 1966, en langues anglaise, française et russe, chaque version faisant également foi.

В ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ЭТОГО нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные своими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Оттаве 11-го июля 1966 г. в двух подлинных экземплярах каждый на русском, французском и английском языках, причём все три текста имеют одинаковую силу.

For the Government of Canada :
Pour le Gouvernement du Canada :
За Правительство Канады:

L. B. PEARSON
PAUL MARTIN

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics :
Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
За Правительство Союза Советских Социалистических Республик:

D. POLYANSKY
I. F. SHEDKO

ANNEX

1. In the operation of an agreed service on a specified route set out in the schedule of routes hereunder, the airline designated by the Government of Canada shall have the following rights :

- (a) to pick up and discharge in the territory of the USSR international traffic in passengers, mail and cargo destined for or coming from Canada;
- (b) to carry international traffic in passengers, mail and cargo between Canada and intermediate points;

2. In the operation of an agreed service on a specified route set out in the schedule of routes, the airline designated by the Government of the Union of Soviet Socialist Republics shall have the following rights :

- (a) to pick up and discharge in the territory of Canada international traffic in passengers, mail and cargo destined for or coming from the USSR;
- (b) to carry international traffic in passengers, mail and cargo between the USSR and intermediate points;

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall to the extent possible route passengers, mail and cargo between their respective territories over the agreed services.

4. The designated airlines of the Contracting Parties while operating an agreed service on a specified route may omit any or all points of intermediate landings.

5. Requests for authorization to operate additional scheduled flights shall be submitted at least 24 hours before departure.

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

The following routes may be operated by the designated airline of Canada :

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Destination in the USSR</i>
Any point or points in Canada	Any point or points in Europe to be named by Canada	Moscow

SECTION II

The following routes may be operated by the designated airline of the U.S.S.R. :

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Destination in Canada</i>
Any point or points in the USSR	Any point or points in Europe to be named by the USSR	Montreal

ANNEXE

1. Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée dans le tableau ci-dessous, l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement canadien aura le droit :

- a) D'embarquer et de débarquer dans le territoire de l'URSS, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises à destination du Canada ou en provenance du Canada;
- b) De transporter en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises entre le Canada et des points intermédiaires;

2. Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée dans le tableau ci-dessous, l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques aura le droit :

- a) D'embarquer et de débarquer dans le territoire du Canada, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises à destination de l'URSS ou en provenance de l'URSS;
- b) De transporter en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises entre l'URSS et des points intermédiaires;

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes achemineront dans la mesure du possible les passagers, le courrier et les marchandises entre leurs territoires respectifs par voie des services convenus.

4. Les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent omettre une ou plusieurs escales intermédiaires en exploitant un service convenu sur une route spécifiée.

5. L'autorisation d'assurer des vols réguliers supplémentaires doit être sollicitée au moins 24 heures avant le départ.

TABLEAU DE ROUTES

SECTION I

Les routes ci-après peuvent être exploitées par l'entreprise désignée du Canada :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination en URSS</i>
Tout point ou points au Canada	Tout point ou points en Europe qui seront désignés par le Canada	Moscou

SECTION II

Les routes ci-après peuvent être exploitées par l'entreprise désignée de l'URSS :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination au Canada</i>
Tout point ou points en URSS	Tout point ou points en Europe qui seront désignés par l'URSS	Montréal

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. При эксплуатации договорных линий по маршрутам, указанным в прилагаемой ниже “Таблице маршрутов”, Авиапредприятие, назначенное Правительством Канады, будет пользоваться следующими правами:

- (а) погружать и выгружать на территории СССР пассажиров, почту и грузы международного следования, направляющихся в Канаду или прибывающих из Канады;
- (б) перевозить пассажиров, почту и грузы международного следования между Канадой и промежуточными пунктами.

2. При эксплуатации договорных линий по маршрутам, указанным в прилагаемой “Таблице маршрутов”, Авиапредприятие, назначенное Правительством СССР, будет пользоваться следующими правами:

- (а) погружать и выгружать на территории Канады пассажиров, почту и грузы международного следования, направляющихся в СССР и прибывающих из СССР;
- (б) перевозить пассажиров, почту и грузы международного следования между СССР и промежуточными пунктами.

3. Авиапредприятия, назначенные Договаривающимися Сторонами, будут по мере возможности направлять пассажиров, почту и грузы для перевозки между их территориями по договорным линиям.

4. Назначенные Авиапредприятия Договаривающихся Сторон, при эксплуатации договорных линий по указанным маршрутам, могут опускать любой или все пункты промежуточной посадки.

5. Заявки на выполнение дополнительных рейсов по расписанию должны подаваться не позднее чем за 24 часа до вылета воздушного судна.

ТАБЛИЦЫ МАРШРУТОВ

РАЗДЕЛ I

Следующие маршруты могут эксплуатироваться назначенным Авиапредприятием СССР:

<i>Пункт отправления</i>	<i>Промежуточные пункты</i>	<i>Пункт назначения в Канаде</i>
Любой пункт или пункты в СССР	Любой пункт или пункты в Европе, назначаемые СССР	Монреаль

РАЗДЕЛ II

Следующие маршруты могут эксплуатироваться назначенным Авиапредприятием Канады:

<i>Пункт отправления</i>	<i>Промежуточные пункты</i>	<i>Пункт назначения в СССР</i>
Любой пункт или пункты в Канаде	Любой пункт или пункты в Европе, назначаемые Канадой	Москва

EXCHANGE OF LETTERS

I a

г. Оттава, 11 июля 1966 года

Ваше Превосходительство,

Ссылаясь на Соглашение о воздушном сообщении между СССР и Канадой, подписанное сегодня, я имею честь от имени Советского Правительства предложить провести дополнительные переговоры в удобное для обеих сторон время в целях изучения дальнейшего развития воздушных связей между нашими двумя странами, включая права на транзитные полеты в третьи страны за пределы СССР и Канады.

Я хочу выразить надежду, что эти переговоры приведут к взаимно приемлемому результату.

Я был бы признателен, если бы Вы подтвердили согласие Вашего правительства с этим предложением.

С уважением,

[Signed — Signé]

Е. ЛОГИНОВ

Министр Гражданской Авиации СССР

Его Превосходительству г-ну Дж. У. Пикерсгиллу,

Министру транспорта Канады

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Ottawa, 11 July 1966

Your Excellency,

[See note II a]

Yours sincerely,

[Signed]

Е. LOGINOV

Minister of Civil Aviation of the USSR

His Excellency Mr. J. W. Pickersgill

Minister of Transport of Canada

II a

THE MINISTER OF TRANSPORT

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

CANADA

Ottawa, July 11, 1966

Dear Sir,

I have the honour to refer to your letter of July 11, 1966, which states :
“ With reference to the Air Transport Agreement between the USSR and Canada signed today, I have the honour to propose on behalf of my Government that additional discussions be held at a time acceptable to both parties to study the further development of air relations between our two countries, including transit rights to third countries beyond the USSR and Canada. I wish to express the hope that these discussions will lead to an acceptable outcome. I would be grateful if you would confirm the concurrence of your Government in this proposal .”

I have the further honour to confirm the concurrence of the Government of Canada to the proposal set out in your letter.

Yours sincerely,

J. W. PICKERSGILL

Minister E. F. Loginov
Minister of Civil Aviation of the USSR

I b

Ottawa, July 11, 1966

Sir,

I have the honour to refer to article 13 of the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the USSR, signed at Ottawa on July 11, 1966, relating to the safe and effective operation of the agreed services. The provisions of the attached memorandum of understanding will be complied with by the Canadian aeronautical authorities in connection with flights over the territory of Canada, and in the additional areas for which Canada has air traffic control responsibility, and by the designated airline of Canada when operating the agreed services over the territory of the USSR.

The memorandum of understanding may be amended from time to time, as the need may arise, by agreement between our respective aeronautical authorities.

I should be grateful if you would confirm that the provisions of this letter, including the memorandum of understanding, meet with your approval; and if so, that this letter, together with your letter in reply to the effect that the aeronautical authorities and the designated airline of the USSR will also comply with the provisions of the memorandum of understanding, will constitute the

agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties contemplated in article 13.

Yours sincerely,

J. W. PICKERSGILL

Minister E. F. Loginov
Minister of Civil Aviation of the USSR

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

Air routes and airports

Aircraft of the designated airline of the USSR may operate flights to and from Montreal along any designated airway or air route in Canadian territory west of published radio navigation facilities on the eastern coast of North America between 51°00' North and 59°00' North latitude. Departures from designated airways or air routes will be subject to authorization by the appropriate Canadian Air Traffic Control Unit. Such departures will be authorized normally for the purpose of expediting air traffic, to facilitate safe access to a suitable alternate airport or in an emergency.

For the operation of the agreed services the following regular and alternate airports are assigned by Canada for the use of the designated airline of the USSR :

- (a) Regular—Montreal International Airport
- (b) Alternates—Gander, Halifax and Ottawa International Airports

Aircraft of the designated airline of Canada may operate flights to and from Moscow along the designated airway in USSR territory conditional upon entry to USSR territory being made at check point " 20E " in latitude 57°18' North, longitude 20°00' East and thence via Ventspils—Riga—Velikye Lucky—Klementievo to Sheremetievo.

Departures from the designated airway will be subject to authorization by the Central Traffic Control Services, USSR Ministry of Civil Aviation. Such departures will be authorized normally for the purpose of expediting air traffic, to facilitate safe access to a suitable alternate airport or in an emergency.

For the operation of the agreed services the following regular and alternate airports are assigned for the use of the designated airline of Canada :

- (a) Regular—Moscow (Sheremetievo)
- (b) Alternates—Moscow (Vnukovo), Ryazan (Dyagilevo) and Leningrad (Schosseynaja)

In making use of the alternate airport at Leningrad (Schosseynaja), aircraft of the airline designated by Canada shall approach Leningrad via Velikye Lucky—58°36' North, 28°36' East—Kikereno—Leningrad (Schosseynaja). Departures from Leningrad will follow the same route in reverse.

In respect of all flights on the agreed services, a flight plan shall have been filed with Air Traffic Control and an Air Traffic Control clearance shall have been received.

All technical and commercial questions pertaining to the flights of aircraft and the transportation of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services as well as all questions concerning commercial co-operation, in particular the establishment of schedules, frequency of flights, types of aircraft, rates, servicing of aircraft on the ground, and methods of financial accounting shall be resolved directly by the designated airlines subject to concurrence by the aeronautical authorities.

Airport fees, charges, land and building rental rates normally associated with the provision of such services and incurred in support of the agreed services shall not exceed the fees, charges and rates levied by an aeronautical authority against its own national airlines engaged in international air services comparable to the agreed services. The aeronautical authorities shall exchange related schedules of fees, charges and rates.

Air traffic rules and procedures

All flights of the designated airlines shall be conducted in accordance with the air traffic rules and procedures in force on the routes established for the agreed services. In the case of USSR territory, these shall be the air rules and procedures in the USSR relating to such routes. In the case of Canadian territory, these shall be the Canadian Air Regulations and the rules and procedures relating to such routes. In the Gander Oceanic Control Area these shall be the rules, procedures and documents accepted internationally in that area, namely :

- (a) Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation.¹
- (b) The rules for air navigation and traffic set forth in ICAO Document 4444.
- (c) ICAO Document 7030 entitled "Regional Supplementary Procedures" and applicable to the North Atlantic Region and
- (d) Canadian NOTAMs relating to the Gander Oceanic Control Area.

All flights by aircraft of the designated airlines shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules. In respect of each flight the pilot-in-command shall file a flight plan with the appropriate air traffic control unit of the country in which the flight originated.

Aeronautical information

The aeronautical authorities shall provide each other with information concerning the regular and alternate airports to be used for the agreed services, the routes to be followed within the territories of Canada and the USSR respectively, the radio aids to navigation, and the air traffic control facilities available and the procedures in effect. Such information shall be kept current by means of NOTAMs either in teletype or in printed form.

The aeronautical authorities shall exchange Aeronautical Information Publication (AIP) material in the English language and shall ensure that revisions of such material will be exchanged on a regular basis.

The information so provided shall be, in form and content, in accord with accepted international practices.

The first exchange of such information shall take place in advance of the inauguration of scheduled service in order to expedite technical flights.

The aeronautical authorities shall supply each other with 10 copies of all regulatory documentation pertaining to the operation of the agreed services within the territories of Canada and the USSR respectively as may be required to ensure, on the part of the flight crews of the designated airlines, the ability to comply with such regulations.

¹ 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, and vol. 514, p. 209.

Radio navigation and communications

The requirement for Montreal–Moscow point-to-point communications shall be met by the use of existing ICAO Aeronautical Fixed Telecommunication Network circuits.

Since the territories of other states adhering to the Convention on International Civil Aviation will be overflowed in the operation of the agreed services, the codes and procedures established by ICAO as amended from time to time and contained in the annexes to the Convention and the Procedures for Air Navigation Services (PANS) shall be used in the mutual interest unless otherwise mutually agreed by the aeronautical authorities of Canada and the USSR.

Teletype communications in support of the agreed services shall be in the English language or the International NOTAM code and printed NOTAMs in support of the said services shall be provided in the English language.

Secondary Surveillance Radar (SSR) shall be used on the agreed services. However, in recognition that certain technical difficulties in meeting this requirement may be encountered, implementation of such fitment and procedures for use of such equipment shall be subject to agreement by the aeronautical authorities of Canada and the USSR.

Aircraft of the designated airlines engaged in the operation of the agreed services shall be equipped to make use of the enroute navigation and instrument landing aids on which are based the air traffic control system and instrument approaches to Regular and Alternate airports in the territory of the other country. It is recognized that not all such equipment may be available at the commencement of the agreed services but every effort shall be made to fit such equipment as quickly as possible. In any case the aircraft engaged in the agreed services shall have the capability of navigating with an acceptable degree of accuracy and in accord with air traffic control clearances. The aircraft shall also be equipped to transmit and receive messages on appropriate communication, enroute and approach-aid frequencies; and in this connection, the Standards set out in annex 10 to the Convention on International Civil Aviation and National Regulations, as amended from time to time, shall be observed.

Meteorological services

Meteorological service shall be provided in accordance with specifications in annex 3 to the Convention on International Civil Aviation and World Meteorological Organization Technical Regulations, taking into account differences as noted by Canada and the USSR.

The details of the meteorological services to be provided shall be developed by the meteorological authorities of Canada and the USSR in consultation with the designated airlines.

Aircraft airworthiness

In respect of each aircraft engaged in the operation of the agreed services a certificate of airworthiness shall be issued by the aeronautical authority of the country in whose territory the aircraft is registered.

The certificate of airworthiness issued by the aeronautical authority of one country shall be accepted by the aeronautical authority of the other country, provided that the requirements of the aeronautical authority of each country for the issuance of such certificates comply with the minimum standards relating to airworthiness set out

in annex 8 to the Convention on International Civil Aviation or can be accepted by the other aeronautical authority. The aeronautical authorities shall freely exchange information regarding national airworthiness requirements applicable to the design of aircraft engaged in the operation of the agreed services.

Accident investigation and unreported aircraft

In the event of an aircraft accident the aeronautical authority of each country shall take action in accordance with its National Regulations with regard to an investigation and participation, as appropriate according to the location of the accident, by the other aeronautical authority as well as with annex 13 to the Convention on International Civil Aviation. The aeronautical authorities agree that, in addition to the provisions of the afore-mentioned annex 13, an accident is also deemed to have occurred when an aircraft of one country operating within the territorial limits of the other country is unreported and its known fuel reserves have been exhausted.

Noise abatement at airports

Each aeronautical authority shall ensure that aircraft of the airline designated to operate its services under this Agreement shall conform with noise abatement procedures published in respect of regular or alternate airports in the territory of the other country.

Technical and test flights

Each of the designated airlines shall be authorized to conduct technical flights in the territory of the other country in advance of the inauguration of the agreed services and subsequently in the event of any change in the service by virtue of the addition of points to be served, the use of alternate routes or the introduction into service of a new type of aircraft.

Each of the designated airlines shall be permitted to conduct test flights after any repair, overhaul or unserviceability which occurs while the aircraft is within the territory of the other country.

Cargo restrictions

In the operation of the agreed services the designated airlines shall be governed by the provisions of article 35 of the Convention on International Civil Aviation.

Aircraft identification marks and carriage of documents

Subject to the provisions relating to airworthiness contained in this Memorandum of Understanding each of the aeronautical authorities recognizes for the purpose of flight above its own territory the certificates, licences and permits issued by the aeronautical authority of the other country.

All aircraft operated by a designated airline on the agreed services shall display the identification marks of the State of Registry during all such operations and shall carry the following documents :

- (i) the Certificate of Registration,
- (ii) the Certificate of Airworthiness,
- (iii) the appropriate licences for each member of the crew,
- (iv) the journey log book,
- (v) the aircraft radio station licence,

- (vi) a list or similar documentation for any passengers carried,
- (vii) a manifest of any cargo carried.

II b

г. Оттава, 11 июля 1966 года

Ваше Превосходительство,

Я имею честь сослаться на Ваше письмо от 11 июля 1966 года, в котором говорится:

«Сэр, я имею честь сослаться на Статью 13 Соглашения между Правительством Канады и Правительством СССР о воздушном сообщении, подписанного в г. Оттаве 11 июля 1966 года, касающуюся обеспечения безопасности полетов и эффективной эксплуатации договорных линий. Положения прилагаемого Меморандума о взаимном согласии будут соблюдаться канадскими Авиационными властями в отношении полетов через территорию Канады и прилегающие дополнительные зоны, в которых Канада осуществляет контроль за воздушным движением, а также будут соблюдаться назначенным Авиапредприятием Канады при эксплуатации договорных линий над территорией СССР.

В Меморандум, по мере необходимости, могут вноситься изменения по согласованию между нашими соответствующими Авиационными властями.

Я буду признателен, если Вы подтвердите свое согласие с положениями настоящего письма, включая Меморандум, и, в этом случае, настоящее письмо и Ваш ответ на него о том, что Авиационные власти и назначенное Авиапредприятие СССР будут также соблюдать положения Меморандума, будет являться согласием между Авиационными властями Договаривающихся Сторон, предусмотренными Статьей 13».

Имею честь подтвердить, что я согласен с положениями Вашего письма и Меморандума о взаимном согласии и что Авиационные власти и назначенное Авиапредприятие СССР будут также соблюдать положения Меморандума о взаимном согласии.

Я понимаю, что Ваше письмо и это ответное письмо являются согласием между Авиационными властями двух Договаривающихся Сторон, предусмотренным Статьей 13 Соглашения между нашими правительствами о воздушном сообщении.

С уважением,

[Signed — Signé]

Е. ЛОГИНОВ

Министр Гражданской Авиации СССР

Его Превосходительству г-ну Дж. У. Пикерсгиллу,
Министру транспорта Канады

МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМНОМ СОГЛАСИИ

Маршруты и аэропорты

Воздушные суда назначенного Авиапредприятия СССР могут производить полеты в Монреаль и из Монреаля по выделенной для этого воздушной трассе или маршруту над территорией Канады, к западу от опубликованных радионавигационных пунктов, находящихся на Восточном побережье Северной Америки, между 51° и 59° северной широты.

Отклонения от выделенных воздушных трасс или маршрутов могут быть допущены с разрешения соответствующей Канадской службы воздушного движения. Такие отклонения, как правило, будут разрешаться с целью облегчения воздушного движения и безопасности полетов на соответствующий запасной аэродром или в аварийных случаях.

Для полетов по согласованным маршрутам выделяются следующие основные и запасные аэродромы для использования назначенным Авиапредприятием СССР:

- а) основной — Монреаль (международный аэропорт);
- б) запасной — Гандер, Галифакс, Оттава — международные аэропорты.

Воздушные суда назначенного Авиапредприятия Канады могут производить полеты в Москву и из Москвы по отведенной для этого воздушной трассе на территории СССР, обусловленной в точке входа 20° E (57° 18'с, 20° 00'в) и далее — Вейтспилс — Рига — Великие Луки — Клементьево — Шереметьево.

Отклонение от воздушной трассы может быть допущено с разрешения диспетчерской службы Министерства гражданской авиации СССР. Такое отклонение, как правило, будет разрешаться с целью обеспечения воздушного движения и безопасности полетов на запасной аэродром или в аварийных случаях.

Для полетов по согласованным маршрутам выделяются следующие основные и запасные аэропорты для использования назначенным Авиапредприятием Канады:

- а) основной — Москва (аэропорт Шереметьево);
- б) запасные — Москва (аэропорт Внуково), Ленинград (аэропорт Шоссейная), Рязань (аэропорт Дягицево).

Для использования запасного аэродрома Ленинград (Шоссейная) самолеты назначенного Авиапредприятия Канады будут осуществлять выход к этому аэродрому через Великие Луки — г.т. 58° 36'с, 28° 36'в — Кикерино — Ленинград (Шоссейная) и обратно (в обратной последовательности вышеуказанных пунктов).

При всех полетах по Договорным линиям должны сообщаться летные планы диспетчерской службе и получаться от нее разрешение на полет.

Все технические и коммерческие вопросы, связанные с полетами воздушных судов и перевозками пассажиров, багажа, грузов и почты по Договорным линиям, а также все вопросы, касающиеся коммерческого сотрудничества, в частности, установления расписания, частоты движения, типов самолетов, тарифов по перевозкам, технического обслуживания воздушных судов на земле и порядка

финансовых расчетов, будут разрешены непосредственно назначенными Авиапредприятиями и подлежат одобрению Авиацционными властями.

Сборы в аэропортах, оплата за услуги, тарифные ставки за пользование землей и зданиями, которые устанавлены в соответствии с предоставляемыми услугами и для обеспечения деятельности согласованных авиалиний, не будут превышать сборов, оплат за услуги и тарифных ставок, установленных Авиацционными властями для своих национальных Авиапредприятий, обслуживающих Международные авиалинии, которые аналогичны Договорным линиям.

Авиацционные власти обменяются соответствующей информацией о тарифных ставках и размерах сборов.

Правила и процедуры воздушного движения

Все полеты назначенных Авиапредприятий будут осуществляться в соответствии с Правилами и Процедурами воздушного движения, действующими на маршрутах, выделенных для Договорных линий.

Для территории СССР — Правила и Процедуры воздушного движения СССР, относящиеся к этим маршрутам.

Для территории Канады — Правила воздушного движения Канады, Положения и Процедуры, относящиеся к этим маршрутам.

Для зоны воздушного контроля Гандер — Правила, Процедуры и Документы, принятые международной практикой для этой зоны, а именно:

- а) Приложение 2 Конвенции о Международной гражданской авиации;
- б) Правила воздушной навигации и движения, изложенные в Документе ИКАО 4444;
- в) Дополнительные региональные Процедуры, применяемые в Северной Атлантике и изложенные в Документе ИКАО 7030;
- г) канадские НОТАМы, относящиеся к воздушной зоне Гандера.

Все полеты самолетов назначенных Авиапредприятий будут производиться в соответствии с Правилами полетов по приборам. При каждом вылете командир корабля будет регистрировать План полета в органе диспетчерской службы аэропорта страны, откуда начинается полет.

Аэронавигационная информация

Авиацционные власти предоставят друг другу информацию об основных и запасных аэропортах, которые должны быть использованы на Договорных линиях, о маршрутах полетов над СССР и Канадой, соответственно, средствах радионавигации, а также средствах контроля воздушного движения и действующих Процедур.

Такая информация будет периодически обновляться посредством НОТАМов, по телетайпу или в печатной форме.

Авиацционные власти будут производить обмен материалами по аэронавигационной информации (АИП), на английском языке, а также обеспечат постоянный обмен исправлений и дополнений этого материала.

Информация, которая будет представляться Авиацционными властями, должна и по форме, и по содержанию соответствовать принятой Международной практике. Обмен такой информацией будет произведен до начала полетов по расписанию с тем, чтобы ускорить выполнение технических рейсов.

Авиационные власти предоставят друг другу 10 копий всех Правил, относящихся к эксплуатации Договорных линий в пределах СССР и Канады, соответственно, для обеспечения возможности выполнения этих Правил экипажами назначенных Авиапредприятий.

Обмен такой информацией между Авиапредприятиями Сторон будет произведен до начала полетов с тем, чтобы ускорить выполнение технических рейсов.

Авиационные власти представят друг другу 10 копий всех Правил, относящихся к эксплуатации Договорных линий в пределах СССР и Канады, соответственно, для обеспечения возможности выполнения этих Правил экипажами назначенных Авиапредприятий.

Радионавигация и связь

Для обеспечения связи непосредственно между Монреалем и Москвой будут использованы каналы существующей фиксированной Телекоммуникационной Аэронавигационной системы связи (АФТН) ИКАО.

Поскольку Договорные линии будут проходить через территорию стран, придерживающихся Конвенции Международной гражданской авиации, будут использоваться коды и процедуры, установленные ИКАО, подвергающиеся периодическим изменениям, которые изложены в Приложении к Конвенции и в Процедурах службы Аэронавигации (ПАНС). Эти Правила и Процедуры будут использоваться во взаимных интересах до тех пор, пока Авиационные власти Канады и СССР не сочтут необходимым их изменить.

Телеграфная связь, обеспечивающая деятельность Договорных линий, должна осуществляться на английском языке или международным кодом НОТАМ. Кроме того, для обеспечения указанных авиалиний, будут использоваться печатные информации НОТАМ на английском языке.

На Договорных линиях будут использоваться приборы для опознавания самолета (SSR). Однако, принимая во внимание, что возможны известные технические трудности в выполнении этого требования, ввод в действие и процедура использования таких приборов станет предметом согласования между Авиационными властями СССР и Канады.

Самолеты назначенных Авиапредприятий, которые будут осуществлять полеты по договорным линиям, будут иметь навигационные средства, необходимые для полета, и приборы для посадки, которые входят в систему контроля за движением и посадкой на основных и запасных аэродромах другой страны.

Возможно, что не все самолеты могут иметь такое оборудование до начала открытия полетов по Договорным линиям, однако будут приняты необходимые меры для скорейшего обеспечения самолетов такими приборами. Тем не менее, самолеты, предназначенные для полетов по Договорным линиям, должны иметь навигационное оборудование, обеспечивающее достаточную точность в навигации и в соответствии с требованиями службы движения. Самолеты должны также быть оборудованы приемно-передающей аппаратурой для обеспечения частот передачи и приема для связи по маршруту и во время посадки; при этом должны соблюдаться Стандарты, изложенные в Приложении 10 Конвенции о Международной гражданской авиации, и Национальные правила по связи, которые периодически обновляются.

Метеорологическое обеспечение

Метеорологическое обеспечение будет осуществляться в соответствии с Приложением 3 Конвенции о Международной гражданской авиации или техническим регламентом Международной метеорологической организации с учетом различий между СССР и Канадой.

Детали метеообеспечения будут разработаны метеорологическими организациями Канады и СССР по согласованию с назначенными Авиапредприятиями.

Пригодность самолетов к летной эксплуатации

Каждый самолет, который эксплуатируется на Договорных линиях, должен иметь свидетельство о годности к летной эксплуатации, выданное Авиационными властями страны, на территории которой он зарегистрирован.

Удостоверение о годности к полетам самолета, выданное Авиационными властями одной страны, будет признаваться Авиационными властями другой страны, при условии, что требования Авиационных властей каждой страны для выдачи этих удостоверений будут соответствовать минимальным Стандартам, определяющим пригодность самолетов, изложенным в Приложении 8 Конвенции о Международной гражданской авиации, или они будут приняты Авиационными властями другой страны.

Авиационные власти будут беспрепятственно обмениваться информацией о национальных требованиях о пригодности самолетов к эксплуатации, относящихся к конструкции самолетов, используемых на Договорных линиях.

Летные происшествия и потери связи самолетами

В случае летного происшествия Авиационные власти обеих стран примут меры в соответствии со своими Национальными Правилами о расследовании и участии в нем другой Авиационной власти, а также в соответствии с Приложением 13 Конвенции о Международной гражданской авиации.

Авиационные власти согласны, что в дополнение к вышеупомянутому Приложению 13, летным происшествием будет считаться также тот случай, когда самолет, летящий над территорией другой страны, потерял связь и по расчетам его запас горючего на борту израсходован.

Борьба с шумом в аэропортах

Авиационные власти обеспечат выполнение своими самолетами, назначенными для полетов по Договорным авиалиниям, выполнение рекомендаций по борьбе с шумом, действующих на основных и запасных аэропортах, находящихся на территории другой страны.

Технические и испытательные полеты

Каждое из назначенных Авиапредприятий получит разрешение производить технические полеты на территорию другой страны до открытия регулярных рейсов, а также в случае изменения маршрута полета, в связи с дополнительными пунктами посадок, использованием запасных маршрутов или при введении на этой линии нового типа самолета.

Каждое назначенное Авиапредприятие получит разрешение производить испытательный полет после ремонта или замены агрегатов во время нахождения самолета на ее территории.

Ограничения в перевозке грузов

При эксплуатации Договорных линий назначенные Авиапредприятия будут соблюдать положения Статьи 35 Конвенции о Международной гражданской авиации.

Опознавательные знаки самолетов и документация

В соответствии с Положениями о годности самолетов к эксплуатации, изложенными в данном Меморандуме, каждая из Авиационных властей признает при полетах над ее собственной территорией удостоверения, лицензии и разрешения, выданные Авиационными властями другой страны.

Все самолеты назначенного Авиапредприятия для полетов по Договорным линиям будут иметь в течение всех полетов опознавательные знаки Государства, в котором они зарегистрированы, и иметь на борту следующие документы:

1. Свидетельство о регистрации;
2. Удостоверение о годности к полетам;
3. Свидетельства для всех членов экипажа;
4. Бортовой журнал;
5. Разрешение на установку бортовой радиостанции;
6. Список перевозимых пассажиров или подобную документацию;
7. Манифест на перевозимый груз.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Ottawa, 11 July 1966

Your Excellency,

I have the honour to refer to your letter of 11 July 1966, which states :

[See letter I b]

I have the honour to confirm that I agree with the provisions of your letter and the memorandum of understanding and that the aeronautical authorities and the designated airline of the USSR will also comply with the provisions of the memorandum of understanding.

I understand that your letter and this reply constitute the agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties contemplated in article 13 of the Air Transport Agreement between our Governments.

Yours sincerely,

[Signed]

E. LOGINOV

Minister of Civil Aviation of the USSR

His Excellency Mr. J. W. Pickersgill
Minister of Transport of Canada

[Memorandum of understanding as under letter I b]

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE LETTRES

I a

Ottawa, le 11 juillet 1966

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens entre l'Union des Républiques socialistes soviétiques et le Canada, signé ce jour, j'ai l'honneur de proposer, au nom de mon Gouvernement, que des entretiens supplémentaires aient lieu à une date acceptable pour les deux Parties, en vue d'examiner les possibilités de développer davantage les relations aériennes entre les deux pays, y compris la question des droits de transit à destination de pays tiers au-delà de l'URSS et du Canada.

Je me permets d'exprimer l'espoir que ces entretiens aboutiront à des résultats acceptables.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir confirmer l'accord de votre Gouvernement à la présente proposition.

Veuillez agréer, etc.

Le Ministre de l'aviation civile
de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

[Signé]

E. LOGINOV

Son Excellence M. J. W. Pickersgill
Ministre des transports du Canada

II a

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

CANADA

Ottawa, le 11 juillet 1966

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à votre note du 11 juillet 1966, rédigée en ces termes :

[Voir lettre I a]

J'ai l'honneur de confirmer que la proposition énoncée dans votre lettre rencontre l'agrément du Gouvernement canadien.

Veuillez agréer, etc.

J. W. PICKERSGILL

Son Excellence M. E. F. Loginov
Ministre de l'aviation civile
de l'Union des Républiques socialistes soviétiques

I b

Ottawa, le 11 juillet 1966

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'article 13 de l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement canadien et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, signé à Ottawa le 11 juillet 1966, relatif à l'exploitation sûre et efficace des services convenus. Les dispositions du mémorandum d'accord ci-joint seront appliquées par les autorités aéronautiques canadiennes en ce qui concerne les vols au-dessus du territoire canadien, et des autres régions dans lesquelles le Canada assume la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne, ainsi que par l'entreprise canadienne désignée qui exploitera les services convenus au-dessus du territoire de l'URSS.

Le mémorandum d'accord pourra être modifié de temps à autre, en tant que de besoin, par voie d'accord entre nos autorités aéronautiques respectives.

J'aimerais que vous me confirmiez que les dispositions de la présente lettre, y compris le mémorandum d'accord, rencontrent votre agrément et que, dans ce cas, la présente note, ainsi que votre réponse confirmant que les autorités aéronautiques de l'Union soviétique et l'entreprise désignée par elles appliqueront également les dispositions du mémorandum d'accord, constitueront l'Accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes envisagé à l'article 13.

Veuillez agréer, etc.

J. W. PICKERSGILL

Son Excellence M. E. F. Loginov
Ministre de l'aviation civile
de l'Union des Républiques socialistes soviétiques

MÉ MORANDUM D'ACCORD

Routes aériennes et aéroports

Les aéronefs de l'entreprise désignée par l'URSS auront le droit d'effectuer des vols jusqu'à Montréal et retour en suivant, sur le territoire canadien, les voies aériennes ou les routes aériennes désignées situées à l'ouest des installations et services de radio-navigation publiés de la côte Est de l'Amérique du Nord entre le 51° et le 59° de latitude nord. Tout déroutement par rapport aux voies ou routes aériennes désignées sera soumis à l'autorisation de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne canadien. Un tel déroutement sera en principe autorisé pour accélérer l'acheminement de la circulation, pour permettre à l'aéronef de se rendre avec sécurité à un aéroport de dégagement approprié ou en cas d'urgence.

Pour l'exploitation des services convenus, le Canada a désigné l'aéroport régulier et les aéroports de dégagement suivants qui devront être utilisés par l'entreprise désignée par l'URSS :

- a) Aéroport régulier — aéroport international de Montréal;
- b) Aéroports de dégivrage — aéroports internationaux de Gander, Halifax et Ottawa.

Les aéronefs de l'entreprise désignée par le Canada auront le droit d'effectuer des vols jusqu'à Moscou et retour en suivant la voie aérienne désignée sur le territoire de l'URSS après avoir franchi la frontière de l'URSS au point de contrôle « 20E » situé à 57°18' de latitude nord, 20°00' de longitude est, en passant par Ventspils-Riga-Veliké Louki et Klementyev, jusqu'à Cheremetyevo.

Tout détournement par rapport à la voie aérienne désignée sera soumis à l'autorisation des services centraux du contrôle de la circulation aérienne du Ministère de l'aviation civile de l'URSS. Un tel détournement sera en principe autorisé pour accélérer l'acheminement de la circulation, permettre à l'aéronef de se rendre avec sécurité à un aéroport de dégivrage approprié ou en cas d'urgence.

Pour l'exploitation des services convenus, l'URSS a désigné l'aéroport régulier et les aéroports de dégivrage suivants qui devront être utilisés par l'entreprise désignée par le Canada :

- a) Aéroport régulier — Moscou (Cheremetyevo)
- b) Aéroports de dégivrage : Moscou (Vnoukovo), Ryazan (Dyaguilevo) et Leningrad (Chosseïnaya)

Lorsqu'ils utiliseront l'aéroport de dégivrage de Leningrad (Chosseïnaya), les aéronefs de l'entreprise désignée par le Canada se rendront à Leningrad via Velikié Louki, le point 58°36' nord, 28°36' est et Kikerino jusqu'à Leningrad (Chosseïnaya). Au retour de Leningrad, les aéronefs suivront la même route en sens inverse.

Pour tous les vols des services convenus, un plan de vol devra avoir été déposé auprès des services du contrôle de la circulation aérienne et ils devront avoir reçu une autorisation de ces services.

Toutes les questions techniques et commerciales relatives au vol des aéronefs et au transport des passagers, des bagages, des marchandises et de la poste sur les services convenus ainsi que toutes les questions relatives à la coopération commerciale, notamment l'établissement des horaires et la fréquence des vols, le choix des types d'avion, les tarifs aériens, le petit entretien des aéronefs au sol, et les méthodes comptables seront réglées directement par les entreprises désignées sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques.

Les droits et les redevances d'aéroport ainsi que les loyers des locaux et des terrains normalement imputables à la fourniture de ces services qui sont perçus au titre de l'exploitation des services convenus n'excéderont pas les droits, redevances et loyers perçus par les autorités aéronautiques de leurs entreprises nationales qui assurent des services internationaux comparables aux services convenus. Les autorités aéronautiques se communiqueront mutuellement leurs barèmes de droits, de redevances et de loyers à ce sujet.

Règles et procédures de la circulation aérienne

Tous les vols des entreprises désignées seront effectués conformément aux règles et procédures de la circulation aérienne en vigueur sur les routes désignées pour les services agréés. Dans le cas du territoire de l'URSS, ces règles et procédures seront celles que l'URSS applique sur ces routes. Dans le cas du territoire canadien, ce seront le règlement aéronautique canadien et les règles et procédures applicables aux

routes désignées. Dans la région de contrôle océanique de Gander, ce seront les règles, procédures et documents adoptés sur le plan international pour cette région, à savoir :

- a) L'annexe 2 à la Convention relative à l'aviation civile internationale¹;
- b) Les Procédures pour les services de navigation aérienne—*Règles de l'air et services de la circulation aérienne* (document 4444 de l'OACI);
- c) Les parties du document 7030 de l'OACI intitulé « Procédures complémentaires régionales » qui sont applicables à la région Atlantique nord;
- d) Les NOTAM canadiens relatifs à la région de contrôle océanique de Gander.

Tous les vols des entreprises désignées seront effectués conformément aux règles de vol aux instruments. Pour chaque vol, le commandant de bord de l'aéronef déposera un plan de vol auprès de l'organe du contrôle de la circulation aérienne appropriée du pays de départ.

Information aéronautique

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiqueront mutuellement des renseignements sur les aéroports réguliers et de décollage appelés à être utilisés pour l'exploitation des services convenus, sur les routes aériennes à suivre respectivement dans les limites du territoire du Canada et de l'URSS, les aides radio à la navigation disponibles et sur les procédures en vigueur. Ces renseignements seront tenus à jour au moyen de NOTAM transmis par téléimprimeur ou sous forme imprimée.

Les autorités aéronautiques échangeront leurs publications d'information aéronautique en langue anglaise et procéderont à un échange régulier des modifications apportées à ces publications.

Les renseignements ainsi fournis seront conformes, dans leur présentation et leur teneur, aux pratiques internationales reconnues.

Le premier échange de ces renseignements aura lieu assez tôt avant l'inauguration des services réguliers afin d'accélérer les vols techniques de mise en place.

Les autorités aéronautiques des deux Parties échangeront dix exemplaires de tous les règlements concernant l'exploitation des services convenus respectivement sur les territoires du Canada et de l'URSS qui pourront se révéler nécessaires pour permettre aux équipages de conduite de se conformer à ces règlements.

Radionavigation et télécommunications

Les communications de point à point Montréal–Moscou seront acheminées sur les circuits du réseau actuel du service fixe des télécommunications aéronautiques de l'OACI.

Etant donné que l'exploitation des services convenus exigera le survol de territoires d'autres Etats ayant adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale, les codes et les procédures établis par l'OACI et modifiés de temps à autre, qui figurent dans les annexes à la Convention et dans les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) seront utilisés dans l'intérêt des deux Parties sauf

¹ 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, et vol. 514, p. 209.

décision contraire prise d'un commun accord par les autorités aéronautiques du Canada et de l'URSS.

Les communications par téléimprimeur pour les services convenus seront rédigées en langue anglaise ou dans le code NOTAM international et les NOTAM établis sous forme imprimée et destinés auxdits services seront rédigés en langue anglaise.

Le radar secondaire de surveillance (SSR) sera utilisé sur les services convenus. Toutefois, étant donné que l'application de cette disposition peut présenter certaines difficultés techniques, l'installation de cet équipement et la mise en œuvre des procédures d'utilisation de celui-ci seront subordonnées à l'accord des autorités aéronautiques du Canada et de l'URSS.

Les aéronefs des entreprises désignées qui assureront l'exploitation des services convenus seront équipés de façon à pouvoir utiliser les aides à la navigation en croisière et les aides d'atterrissage aux instruments sur lesquelles reposent le système du contrôle de la circulation aérienne et les approches aux instruments aux aéroports réguliers et de dégagement situés dans le territoire de l'autre pays. Il est reconnu qu'il ne sera peut-être pas possible de disposer de tout l'équipement nécessaire au début de l'exploitation des services convenus, mais tout sera fait pour doter les aéronefs de cet équipement le plus rapidement possible. Quoi qu'il en soit, les aéronefs assurant les services convenus devront pouvoir naviguer avec une précision acceptable et en respectant les autorisations du contrôle de la circulation aérienne. Les aéronefs seront également équipés pour émettre et recevoir des messages sur les fréquences appropriées des télécommunications et des aides de route et d'approche et, à cet égard, les normes de l'annexe 10 à la Convention relative à l'aviation civile internationale et des règlements nationaux modifiés de temps à autre seront respectées.

Protection météorologique

La protection météorologique sera assurée conformément aux dispositions de l'annexe 3 à la Convention relative à l'aviation civile internationale et du Règlement technique de l'Organisation météorologique mondiale, compte tenu des différences notifiées par le Canada et l'URSS.

Les détails de la protection météorologique à assurer seront mis au point par les services météorologiques du Canada et de l'URSS en consultation avec les entreprises désignées.

Navigabilité des aéronefs

Pour tout aéronef utilisé pour les services convenus, il sera délivré un certificat de navigabilité par les autorités aéronautiques du pays dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Les certificats de navigabilité délivrés par les autorités aéronautiques d'un pays seront reconnus valables par les autorités aéronautiques de l'autre pays si les conditions exigées par les autorités aéronautiques d'un pays pour la délivrance de ces certificats sont conformes aux normes minimales de navigabilité de l'annexe 8 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ou sont jugées acceptables par les autorités aéronautiques de l'autre pays. Les autorités aéronautiques de l'une et l'autre Parties échangeront librement des renseignements sur les spécifications de navigabilité applicables à la conception des aéronefs utilisés pour les services convenus.

Enquêtes sur les accidents et les disparitions d'aéronefs

En cas d'accident survenant à un aéronef, les autorités aéronautiques de chaque pays prendront, conformément à leur règlement national, les mesures appropriées au sujet de l'enquête à effectuer et de la participation des autorités aéronautiques de l'autre pays à celle-ci, en fonction du lieu de l'accident, et conformément à l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Les autorités aéronautiques sont convenues que, outre les dispositions de l'annexe 13 précitée, un accident sera également réputé s'être produit lorsqu'on est sans nouvelles d'un aéronef d'un pays en vol à l'intérieur des limites territoriales de l'autre pays et que l'on sait que les réserves de carburant dont il dispose sont épuisées.

Atténuation du bruit aux aéroports

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes veilleront à ce que les aéronefs de l'entreprise désignée pour effectuer les services convenus aux termes du présent Accord se conforment aux procédures d'atténuation du bruit publiées pour les aéroports réguliers ou de dégagement sur le territoire de l'autre pays.

Vols techniques et vols d'essai

Les entreprises désignées seront autorisées à effectuer des vols techniques au-dessus du territoire de l'autre pays avant l'inauguration des services convenus, et ultérieurement au cas où des modifications seraient apportées au service par suite de l'établissement de points supplémentaires, de l'utilisation de nouveaux itinéraires ou de la mise en service d'un nouveau type d'aéronef.

Les entreprises désignées seront autorisées à effectuer des vols d'essai après toute réparation, révision ou inaptitude au service survenant lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire de l'autre pays.

Restrictions concernant le transport des marchandises

Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées se conformeront aux dispositions de l'article 35 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Marques d'identification des aéronefs et documents de bord

Sous réserve des dispositions relatives à la navigabilité qui figurent dans le présent Mémoire d'Accord, les autorités aéronautiques de chaque pays reconnaîtront, pour autoriser le survol de leur territoire, les certificats, licences et permis délivrés par les autorités aéronautiques de l'autre pays.

Les aéronefs des entreprises désignées utilisés pour l'exploitation des services convenus porteront les marques d'identification appropriées lorsqu'ils assureront les services convenus et ils devront avoir à bord les documents suivants :

- i) le certificat d'immatriculation;
- ii) le certificat de navigabilité;
- iii) les licences appropriées de chaque membre de l'équipage;
- iv) le carnet de route;
- v) la licence de l'appareillage radio de bord;
- vi) la liste des passagers ou tout autre document analogue;
- vii) le manifeste des marchandises transportées.

II b

Ottawa, le 11 juillet 1966

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre du 11 juillet 1966, rédigée en ces termes :

[Voir lettre I b]

J'ai l'honneur de vous confirmer que les dispositions de votre lettre ainsi que celles du Mémorandum d'Accord rencontrent mon agrément et que les autorités aéronautiques et l'entreprise désignée de l'URSS respecteront les dispositions dudit Mémorandum d'Accord.

Je considère que votre lettre et la présente réponse constituent un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, visées à l'article 13 de l'Accord relatif aux transports aériens entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

Le Ministre de l'aviation civile
de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

[Signé]

E. LOGINOV

Son Excellence M. J. W. Pickersgill
Ministre des transports du Canada

[Mémorandum d'Accord comme sous la lettre I b]

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ MODIFYING THE AIR TRANSPORT AGREEMENT OF 11 JULY 1966²

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ MODIFIANT L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS DU 11 JUILLET 1966²

I

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
CANADA

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
CANADA

No. E 4277

N° E 4277

Ottawa, December 12, 1967

Ottawa, December 12, 1967

Excellency,

Excellence,

I have the honour to propose, on behalf of the Government of Canada, the following modifications to the annex appended to, and forming part of, the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics,² which entered into force July 11, 1966 :

J'ai l'honneur de proposer, pour le compte du Canada, les modifications ci-après à l'annexe qui fait partie intégrante de l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques², entré en vigueur le 11 juillet 1966 :

1. The airline designated by the Government of the USSR, operating the agreed service between the USSR and Montreal, is authorized to operate beyond Canada to New York without commercial traffic rights between Montreal and New York.

1. L'entreprise de transport aérien désignée de l'URSS, exploitant le service convenu entre l'URSS et Montréal, est autorisée à étendre ses facilités de transport au-delà du Canada jusqu'à New York sans droits de trafic commercial entre Montréal et New York.

2. The airline designated by the Government of Canada, operating the agreed service between Canada and Moscow, is authorized to operate beyond the USSR to a point to be named by Canada in South Asia or in the Middle East, without commercial traffic rights between Moscow and the point beyond the USSR.

2. L'entreprise de transport aérien désignée du Canada, exploitant le service convenu entre le Canada et Moscou, est autorisée à étendre ses facilités de transport au-delà de l'URSS jusqu'à un endroit que déterminera le Canada, dans le sud de l'Asie ou le Moyen-Orient, sans droits de trafic commercial entre Moscou et cet endroit au-delà de l'URSS.

3. The airline designated by the

3. L'entreprise de transport aérien

¹ Came into force on 12 December 1967, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

² See p. 56 of this volume.

¹ Entré en vigueur le 12 décembre 1967, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

² Voir p. 57 du présent volume.

Government of the USSR will enjoy the right to grant passengers travelling on its route between the USSR and New York the privilege of stopping over at Montreal.

4. The airline designated by the Government of Canada will enjoy the right to grant passengers travelling on its route between Canada and Moscow the privilege of stopping over at the intermediate point on the named route.

If the foregoing is acceptable to the Government of the USSR, I propose that this note, which is authentic in English and French, and your reply shall constitute an agreement between our two countries modifying, in accordance with article 15, the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the USSR, which entered into force July 11, 1966, which shall become effective on the date of your reply.

I avail myself of this opportunity to renew to your Excellency the assurances of my highest consideration.

PAUL MARTIN
Secretary of State
for External Affairs

His Excellency Ivan F. Shpedko
Ambassador of USSR
Ottawa

désignée de l'URSS aura le droit d'accorder aux voyageurs qu'elle transporte sur sa route, entre l'URSS et New York, le privilège d'arrêt à Montréal.

4. L'entreprise de transport aérien désignée du Canada aura le droit d'accorder aux voyageurs qu'elle transporte sur sa route, entre le Canada et Moscou, le privilège d'arrêt à l'endroit intermédiaire sur la route indiquée.

Si ce qui précède agréé au Gouvernement de l'URSS, je propose que la présente note, dont le texte fait foi en anglais et en français, et votre réponse constituent entre nos deux pays un accord modifiant, conformément à l'article 15, l'Accord relatif aux transports aériens entre le Canada et l'URSS, lequel est entré en vigueur le 11 juillet 1966; le présent Accord entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

PAUL MARTIN
Le Secrétaire d'Etat
aux affaires extérieures

Son Excellence M. Ivan F. Shpedko
Ambassadeur de l'URSS
Ottawa

II

ПОСОЛЬСТВО
СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

12 декабря 1967 года

Ваше Превосходительство,

Имею честь подтвердить получение Вашего письма от 12 декабря 1967 г. следующего содержания:

« Я имею честь предложить от имени Правительства Канады следующие изменения в Приложение, приложенное к Соглашению о воздушном сообщении между Правительством Канады и Правительством Союза Советских Социалистических Республик и составляющее часть этого Соглашения, которое вступило в силу 11 июля 1966 года :

1. Авиапредприятию, назначенному Правительством СССР, совершающему согласованные рейсы между СССР и Монреалем, предоставляется право полета за пределы Канады в Нью-Йорк, без коммерческих прав между Монреалем и Нью-Йорком.

2. Авиапредприятию, назначенному Правительством Канады, совершающему согласованные рейсы между Канадой и Москвой, предоставляется право полета за пределы СССР в один пункт, который будет назван Канадой, в Южной Азии или на Среднем Востоке, без коммерческих прав между Москвой и пунктом, находящимся за пределами СССР.

3. Авиапредприятию, назначенному Правительством СССР, предоставляется право “стоп-овер” для своих пассажиров в Монреале при полетах по маршруту авиапредприятия между СССР и Нью-Йорком.

4. Авиапредприятию, назначенному Правительством Канады, предоставляется право “стоп-овер” для своих пассажиров в промежуточном пункте посадки при полетах между Канадой и Москвой по установленному маршруту.

Если вышеуказанное приемлемо Правительству СССР, я предлагаю, чтобы эта нота, английский и французский текст которой аутентичны, и Ваш ответ составили Соглашение между двумя странами, изменяя, в соответствии со статьей 15, Соглашение о воздушном сообщении между Правительством Канады и Правительством СССР, вступившее в силу 11 июля 1966 г., и чтобы это соглашение вступило в силу со дня Вашего ответа ».

Мне доставляет удовольствие сообщить Вам, что предложение, сделанное Вашим Превосходительством от имени Правительства Канады, приемлемо Правительству Союза Советских Социалистических Республик и, следовательно, Ваше вышеуказанное письмо вместе с настоящим ответом составляют Соглашение между двумя странами об изменении Соглашения о воздушном сообщении между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Канады от 11 июля 1966 г., и что это соглашение вступает в силу со дня настоящего ответа.

Пользуюсь этим случаем, чтобы вновь заверить Ваше Превосходительство в самом высоком к Вам уважении.

[Signed — Signé]

И. ШПЕДЬКО

Посол Союза Советских Социалистических
Республик в Канаде

Его Превосходительству г-ну П. Мартину,
Министру Иностранных Дел Канады,
Оттава

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

December 12, 1967

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter of December 12, 1967, stating the following :

[See note I]

I take pleasure in informing you that the proposal presented by your Excellency in the name of the Government of Canada is accepted by the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and hence your letter referred to above, together with this reply, shall constitute an agreement between both countries to modify the Air Transport Agreement between the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and the Government of Canada of July 11, 1967, and that this Agreement shall become effective as of this reply's date.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

[Signed]

I. SHPEDKO

Ambassador for the USSR

His Excellency Paul Martin
Secretary of State of External Affairs
Ottawa

¹ Translation supplied by the Government of Canada.

² Traduction fournie par le Gouvernement canadien.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

Le 12 décembre 1967

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 décembre 1967, dont le texte se lit comme il suit :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques accepte la proposition que vous avez présentée au nom du Gouvernement du Canada et que, en conséquence, votre lettre ci-dessus mentionnée et la présente réponse constitueront un accord entre nos deux pays modifiant l'Accord relatif aux transports aériens conclu entre le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et le Gouvernement du Canada le 11 juillet 1967 et que cet Accord entrera en vigueur à la date de la présente réponse.

Je saisis cette occasion pour renouveler, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

L'Ambassadeur de l'URSS :

[Signé]

I. SHPEDKO

Son Excellence M. Paul Martin
Secrétaire d'Etat des affaires extérieures
Ottawa

¹ Traduction fournie par le Gouvernement canadien.

² Translation supplied by the Government of Canada.

No. 11947

CANADA
and
TRINIDAD AND TOBAGO

Agreement on commercial scheduled air services (with annex and exchange of notes). Signed at Port of Spain on 11 August 1970

Authentic texts: English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September 1972.

CANADA
et
TRINITÉ-ET-TOBAGO

Accord concernant des services aériens commerciaux réguliers (avec annexe et échange de notes). Signé à Port of Spain le 11 août 1970

Textes authentiques : anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre 1972.

**AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA
AND THE GOVERNMENT OF TRINIDAD AND TOBAGO
ON COMMERCIAL SCHEDULED AIR SERVICES**

The Government of Canada and the Government of Trinidad and Tobago hereinafter referred to as the Contracting Parties, both having ratified the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944,² and desiring to establish commercial scheduled air services between their respective territories, have agreed on the following :

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless otherwise stated, the following terms have the following meaning :

(a) "aeronautical authorities" means in the case of the Government of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transport Commission and in the case of Trinidad and Tobago the Minister responsible for the subject of civil aviation or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions presently exercised by the said authorities.

(b) "Agreed services" means scheduled commercial air services for the transport of passengers, goods and mail on the specified route herein.

(c) "Agreement" means the present articles and the annex and schedule of routes attached thereto.

(d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944.

(e) "Designated airline" means an airline designated in accordance with article 3 of this Agreement.

(f) "Tariffs" shall be deemed to include all rates, tolls, fares, and charges for transportation, and the conditions of carriage, classifications, rules, regulations, practices, and services related thereto.

¹ Came into force provisionally on 11 August 1970, the date of signature, and definitively on 3 November 1971, the date laid down in an exchange of notes between the Contracting Parties that took place after the latter had obtained the required constitutional approval, in accordance with article 21.

² 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, and vol. 740, p. 21.

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT CANADIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA TRINITÉ-ET-TOBAGO CONCERNANT DES SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX RÉGULIERS

Le Gouvernement canadien et le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago, désignés ci-après sous le nom de Parties contractantes, ayant tous les deux ratifié la Convention sur l'aviation civile internationale qui fut ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944² et désirant établir des services aériens commerciaux réguliers entre leurs territoires respectifs, sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Aux fins du présent Accord, sauf dispositions contraires, les expressions ci-après ont le sens suivant :

a) « Autorités aéronautiques » signifie, dans le cas du Gouvernement canadien, le ministre des Transports et la Commission canadienne des Transports et, dans le cas de la Trinité-et-Tobago, le ministre responsable dans le domaine de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités.

b) « Services convenus » signifient les services commerciaux aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier sur la route spécifiée dans le présent Accord.

c) « Accord » signifie le présent article, ceux qui suivent, ainsi que l'annexe et le tableau de routes qui y sont annexés.

d) « Convention » signifie la Convention sur l'aviation civile internationale qui a été ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

e) « Entreprise de transport aérien désignée » signifie une entreprise de transport aérien désignée conformément à l'article 3 du présent Accord.

f) « Tarifs » comprend tous les taux ou taxes, péage, tarifs et frais de transport, ainsi que les conditions de transport, les classifications, règles, règlements, pratiques et services qui s'y rattachent.

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 11 août 1970, date de la signature, et à titre définitif le 3 novembre 1971, date fixée par un échange de notes entre les Parties contractantes, intervenu après que ces dernières eurent obtenu l'approbation constitutionnelle requise, conformément à l'article 21.

² 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, et vol. 740, p. 21.

(g) “ Territory ”, “ air services ”, “ international air services ” and “ stop for non-traffic purposes ” shall have, in the application of the present Agreement the meaning specified in articles 2 and 96 of the Convention.

Article 2

Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights enumerated in this Agreement for the purpose of establishing and operating the agreed services.

Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note to the other Contracting Party, an airline or airlines to operate an agreed service on a route specified in this Agreement for operation by an airline of the designating Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of an airline to operate an agreed service and to substitute therefore the designation of another airline.

Article 4

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party, upon receipt of a notice of designation by the other Contracting Party shall with a minimum of delay consistent with its laws and regulations grant to the airline so designated the appropriate authorization to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorization the airline may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 12 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 5

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or impose conditions on the authorization granted to the airline designated by the other Contracting Party in accordance with article 3 of this Agreement :

(a) in the event of failure by such airline to qualify before the Aeronautical Authorities of that Contracting Party under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the Convention ;

g) « territoire », « services aériens », « services aériens internationaux » et « escale pour fins non commerciales », dans le cadre de l'application du présent Accord, doivent s'entendre dans le sens précisé aux articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2

Chaque Partie contractante accordera à l'autre Partie contractante les droits énumérés dans le présent Accord aux fins de l'établissement et de l'exploitation des services convenus.

Article 3

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui exploiteront les services convenus sur une route spécifiée dans le présent Accord comme pouvant être exploitée par une entreprise de transport aérien de la Partie contractante en question.

2. Chaque Partie contractante aura le droit de retirer, par note diplomatique adressée à l'autre Partie contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien qui doit exploiter un service convenu, et de lui substituer la désignation d'une autre entreprise de transport aérien.

Article 4

1. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, dès réception de l'avis de désignation de l'autre Partie contractante, accorderont à l'entreprise ainsi désignée, avec le minimum de retard compatible avec leurs lois et règlements, l'autorisation appropriée d'exploiter les services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Dès réception de cette autorisation, l'entreprise de transport aérien peut commencer en tout temps à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord soit en vigueur à l'égard de ces services.

Article 5

1. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre, d'annuler ou d'assortir de conditions l'autorisation accordée à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante conformément à l'article 3 du présent Accord :

a) si l'entreprise en cause ne peut convaincre les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante qu'elle satisfait aux exigences des lois et règlements appliqués conformément à la Convention par ces autorités;

- (b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
- (c) in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.

2. Unless immediate action to revoke the authorization granted to the airline designated by the other Contracting Party is essential to prevent further infringement of such laws and regulations, the right to revoke such authorization shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entrance into, departure from, and while within the said territory.

2. The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party and its crews, passengers, goods and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

Article 7

The Contracting Parties recognize the possibility that differences may from time to time exist between the practices of a Contracting Party and those established under the Convention and the standards set out in the annexes thereto. It is therefore agreed that the aeronautical authorities of one Contracting Party may notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party that a practice of the other Contracting Party or of its designated airline does not, in the opinion of the Contracting Party giving notice, constitute an acceptable means of compliance with standards established under the Convention. In that event the practice in question shall be the subject of further discussion between the aeronautical authorities. Failure to reach a satisfactory agreement in matters relating to flight safety will constitute grounds for the application of article 5.1.(a). In other cases article 17 applies.

- b) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits, ou
- c) si la preuve n'a pas été faite qu'une part importante de propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie contractante.

2. A moins qu'il ne soit indispensable, pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, de révoquer immédiatement l'autorisation accordée à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6

1. Les lois, règlements et méthodes de l'une des Parties contractantes relatifs à l'admission sur son territoire et au départ des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la conduite de ces appareils, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante et devront être observés par ces aéronefs à leur entrée dans le territoire de la première Partie contractante, à leur sortie et durant leur séjour à l'intérieur de ce territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'admission, aux certificats d'entrée ou de sortie au transit à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine, devront être observés par l'autre Partie contractante en ce qui concerne son entreprise de transport aérien désignée, ses équipages, passagers, marchandises et courrier en transit, à l'entrée dans le territoire de cette Partie contractante, à la sortie et durant le séjour à l'intérieur de ce territoire.

Article 7

Les Parties contractantes admettent que des divergences puissent se produire de temps à autre entre les pratiques suivies par l'une des Parties contractantes et celles qui ont été établies en vertu de la Convention et des normes définies dans les annexes à ladite Convention. En conséquence, il est convenu que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent porter à la connaissance des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'une des pratiques de cette Partie contractante ou de son entreprise de transport aérien désignée ne constitue pas, de l'avis de la Partie contractante qui donne l'avertissement, une manière acceptable de se conformer aux normes établies en vertu de la Convention. Dans ce cas, la pratique en question fera l'objet de discussions ultérieures entre les autorités aéronautiques. A défaut d'une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité en vol, il y aura lieu d'appliquer le paragraphe 1 (a) de l'article 5. Dans les autres cas, l'article 17 s'applique.

Article 8

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed upon all other aircraft engaged in similar international services.

2. Neither of the Contracting Parties shall give a preference to its own or any other airline over the designated airline or airlines of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and other facilities under its control.

Article 9

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have a fair and equal opportunity to operate the agreed services covered by this Agreement.

2. The capacity provided by each designated airline shall be such as will enable that airline at a reasonable load factor to provide the agreed services taking full account of the requirements of through-airline operations.

3. Neither Contracting Party may unilaterally impose any restrictions on the designated airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the schedule annexed to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operation proposed or conducted by the airline of the other Contracting Party unduly affects the agreed services provided by its designated airline, it may request consultation pursuant to article 15 of the Agreement.

Article 10

The aeronautical authorities of both Contracting Parties agree to exchange, at the request of either Contracting Party, such statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent

Article 8

1. Chaque Partie contractante peut imposer ou laisser imposer des droits justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et autres installations sous son contrôle, à condition que ces droits ne soient pas plus élevés que les droits imposés à l'égard de tout autre aéronef assurant des services internationaux analogues.

2. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements analogues ni dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes et autres installations sous son contrôle.

Article 9

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes jouiront du même traitement équitable quant à l'exploitation des services convenus auxquels s'applique le présent Accord.

2. La capacité de transport fournie par chaque entreprise désignée doit être telle que ladite entreprise puisse assurer, avec un coefficient de chargement raisonnable, les services convenus, en tenant pleinement compte des exigences d'exploitation des services long-courriers.

3. Aucune des Parties contractantes ne peut unilatéralement imposer des restrictions à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante en ce qui concerne la capacité, la fréquence ou le genre d'appareils utilisés pour les services sur toute route spécifiée dans le tableau de routes annexé au présent Accord. Si l'une des Parties contractantes estime que l'exploitation proposée ou dirigée par l'entreprise de l'autre Partie contractante influe indûment sur les services convenus qu'assure son entreprise désignée, elle peut demander des consultations conformément à l'article 15 de l'Accord.

Article 10

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes conviennent d'échanger, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, les relevés statistiques dont on peut avoir raisonnablement besoin pour reviser la capacité assurée pour les services convenus. Ces relevés comprendront tous les renseignements requis pour déterminer l'intensité du trafic dans le cadre des services convenus et les origines et destinations de ce trafic.

Article 11

1. Chacune des Parties contractantes, sous réserve de réciprocité, exemptera l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre

possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, printed publicity material distributed without charge, stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The immunities granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article;

- (a) introduced into the territory of one Contracting Party by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, or its nationals;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving territory of the other Contracting Party;
- (c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the immunity provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

Article 12

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

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall be agreed upon between the designated airlines of the Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, using, where possible, the Traffic Conference procedure of the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before the proposed date of their introduction; in special cases, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may agree upon a shorter period.

Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accise, des frais de visite et des autres droits et taxes nationaux sur les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, le matériel publicitaire imprimé distribué gratuitement, les provisions et autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation, l'entretien ou la réparation des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante qui assure les services convenus.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux objets visés au paragraphe 1 dudit article lorsqu'ils seront :

- a) introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de l'autre Partie contractante ou ses nationaux;
- b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignée(s) de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;
- c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces articles soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition que ces articles ne soient pas aliénés dans le territoire de ladite Partie contractante.

Article 12

1. Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes fixeront les tarifs applicables au transport à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, à des taux raisonnables et en tenant dûment compte de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, et les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien sur les mêmes routes.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes en consultation avec d'autres entreprises de transport aérien exploitant des services sur toute la route ou une partie de celle-ci et, si possible, on aura recours à cet effet au mode de conférence sur le trafic de l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins quarante-cinq jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; toutefois, les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent, dans des cas particuliers, consentir à un délai plus court.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article, or if during the first twenty-five days of the forty-five days' period referred to in paragraph 3 of this article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff submitted in accordance therewith, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree upon such tariffs the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 17 of the present Agreement.

6. No tariff shall come into force, unless it has been approved or accepted by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article.

Article 13

Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity permit the designated airline or airlines of the other Contracting Party to remit to their Head Offices in the currency of their own country at the official rate of exchange the funds obtained by each in the normal course of its operations subject only to the respective foreign currency regulations applicable to all countries in like circumstances, for the purpose of safeguarding the external financial position and balance of payments, and shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such operations.

Article 14

Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt from income tax and all other taxes on income imposed by it, all income derived by the designated airlines of the other Contracting Party from the operation of transportation services as an air carrier.

Article 15

Either Contracting Party may at any time request consultations with the appropriate authorities of the other Contracting Party on questions concerning the interpretation or application of this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty days from the date the other Contracting Party receives the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

4. Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, pendant les vingt-cinq premiers jours de la période de quarante-cinq jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, une des Parties contractantes notifie à l'autre qu'elle n'est satisfaite d'aucun tarif soumis selon les dispositions dudit paragraphe, les autorités aéronautiques des Parties contractantes essaieront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur ces tarifs, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

6. Aucun tarif n'entrera en vigueur à moins d'avoir été approuvé ou accepté par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article.

Article 13

Chacune des Parties contractantes sous réserve de réciprocité accordera à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de remettre à son bureau central, dans la monnaie de son propre pays et au cours officiel du change, les fonds réalisés par chacune dans le cours normal de ses opérations, sous réserve seulement de leurs règlements respectifs en matière de change étranger qu'elles appliquent à tous les pays dans des circonstances analogues pour sauvegarder leur situation financière à l'égard de l'extérieur et leur balance des paiements; elle ne sera assujettie à aucune taxe sauf celles que les banques perçoivent normalement pour ces opérations.

Article 14

Chacune des Parties contractantes, sous réserve de réciprocité, exemptera de l'impôt sur le revenu et de toute autre taxe qu'elle impose à cet égard tous les revenus que rapporte aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante l'exploitation de ses services de transport aérien.

Article 15

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra à tout moment demander à consulter les autorités compétentes de l'autre Partie contractante à propos de questions concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord. Ces consultations commenceront dans les soixante jours qui suivront la date à laquelle l'autre Partie contractante en aura reçu la demande, sauf entente contraire entre les Parties contractantes.

Article 16

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification agreed pursuant to such consultation shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 17

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal, and shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this article.

4. The expense of the Tribunal will be equally shared between the Contracting Parties.

Article 18

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation

Article 16

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque des dispositions du présent Accord, elle peut demander à entrer en pourparlers avec l'autre Partie contractante. Ces pourparlers qui peuvent avoir lieu entre les Autorités aéronautiques, soit sous forme de discussions soit par correspondance, commenceront dans un délai de soixante jours au plus de la date de la demande. Toute modification convenue en conformité de telles consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 17

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes relativement à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes devront tout d'abord s'efforcer de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme, ou encore l'une ou l'autre des Parties contractantes peut porter le différend pour décision devant un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés par chacune des Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans les soixante jours qui suivront la date de réception par l'une ou l'autre Partie contractante de la notification de l'autre, par voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un troisième Etat, agira en qualité de président du tribunal et déterminera le lieu où l'arbitrage sera tenu.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du paragraphe 2 du présent article.

4. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties contractantes.

Article 18

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre sa décision de dénoncer le présent Accord; cet avis sera envoyé simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas,

Organization. In such case the Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry 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 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19

The present Agreement and any amendment to it shall be registered by the Government of Canada with the International Civil Aviation Organization.

Article 20

The Agreement will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 21

The Agreement will come into force provisionally from the date of its signature and, definitively from the date laid down in an exchange of diplomatic notes, such exchange to take place after each Contracting Party has obtained whatever approval may be required constitutionally by the Contracting Party concerned.

ANNEX

CANADA

1. In the operation of the agreed services on the specified routes set out in the schedule of routes hereunder, an airline or airlines designated by the Government of Canada shall have the following rights :

- (a) to put down and take on in the territory of Trinidad and Tobago international traffic in passengers, mail and cargo coming from and destined for Canada;
- (b) to carry international traffic in passengers, mail and cargo between Canada and intermediate points.
- (c) to grant passengers travelling on a route between Canada and Port of Spain the privilege of stopping over at the intermediate points on the named route.
- (d) to omit on any or all flights any one or more of the intermediate points.

TRINIDAD AND TOBAGO

2. In the operation of the agreed services on the specified routes set out in the schedule of routes hereunder, an airline or airlines designated by the Trinidad and Tobago Government shall have the following rights :

l'Accord prendra fin un an après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, cet avis sera considéré comme ayant été reçu quatorze jours après la réception de l'avis par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés par le Gouvernement canadien auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

L'Accord sera modifié de manière à être conforme à toute convention multilatérale qui pourra lier les deux Parties contractantes.

Article 21

Le présent Accord entrera en vigueur à titre provisoire à compter de la date de sa signature et de façon définitive à compter de la date fixée par un échange de notes diplomatiques, cet échange devant avoir lieu après que chaque Partie contractante aura obtenu l'approbation qui peut être jugée nécessaire du point de vue constitutionnel par la Partie contractante en cause.

ANNEXE

CANADA

1. Dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans le tableau de routes ci-dessous, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement canadien aura ou auront le droit :

- a) de débarquer et d'embarquer sur le territoire de la Trinité-et-Tobago, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises en provenance et à destination du Canada;
- b) de transporter en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises entre le Canada et des points intermédiaires;
- c) d'accorder aux passagers voyageant sur une route entre le Canada et Port of Spain le privilège de faire escale aux points intermédiaires sur la route désignée.
- d) d'omettre, pour un vol quelconque ou pour tous les vols, un ou plusieurs des points intermédiaires.

TRINITÉ-ET-TOBAGO

2. Dans l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans le tableau de routes ci-dessous, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago aura ou auront le droit :

- (a) to put down and take on in the territory of Canada international traffic in passengers, mail and cargo coming from and destined for Trinidad and Tobago.
- (b) to carry international traffic in passengers, mail and cargo between Trinidad and Tobago and intermediate points.
- (c) to grant passengers travelling on a route between Trinidad and Tobago and Toronto the privilege of stopping over at the intermediate points on the named route.
- (d) to omit on any or all flights any one or more of the intermediate points.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on an airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

SCHEDULE OF ROUTES

SECTION I

The following routes may be operated by an airline(s) designated by the Government of Canada :

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Destination</i>
Points in Canada	Bermuda Antigua Bahamas Barbados Martinique Guadeloupe St. Lucia Jamaica	Port of Spain, Trinidad

SECTION II

The following routes may be operated by an airline(s) designated by the Government of Trinidad and Tobago :

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Destination</i>
Points in Trinidad and Tobago	Bermuda Antigua Bahamas Barbados Martinique Guadeloupe St. Lucia Jamaica	Toronto

- a) de débarquer et d'embarquer sur le territoire du Canada, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises en provenance et à destination de la Trinité-et-Tobago.
- b) de transporter en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises entre la Trinité-et-Tobago et des points intermédiaires.
- c) d'accorder aux passagers voyageant sur une route entre la Trinité-et-Tobago et Toronto le privilège de faire escale aux points intermédiaires sur la route désignée.
- d) d'omettre, pour un vol quelconque ou pour tous les vols, un ou plusieurs des points intermédiaires.

3. Rien dans le présent Accord ne sera considéré comme conférant à une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier transportés moyennant rémunération ou louage et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

TABLEAU DE ROUTES

SECTION I

Les routes ci-après peuvent être exploitées par une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement canadien :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination</i>
Points au Canada	Bermudes Antigua Bahamas Barbade Martinique Guadeloupe Sainte-Lucie Jamaïque	Port of Spain (Trinité)

SECTION II

Les routes ci-après peuvent être exploitées par une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago.

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Destination</i>
Points à la Trinité-et-Tobago	Bermudes Antigua Bahamas Barbade Martinique Guadeloupe Sainte-Lucie Jamaïque	Toronto

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments have signed the Agreement.

DONE in two copies at Port of Spain this eleventh day of August of the year one thousand nine hundred and seventy in the English and French languages, each version being equally authentic.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, y étant dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en deux exemplaires à Port of Spain ce onzième jour d'août de l'année mille neuf cent soixante-dix, en anglais et en français, chaque version faisant également foi.

[Signed — Signé]¹

For the Government of Canada
Pour le Gouvernement du Canada

[Signed — Signé]²

For the Government of Trinidad and Tobago,
Pour le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago

¹ Signed by G. A. Rau — Signé par G. A. Rau.

² Signed by F. C. Prevatt — Signé par F. C. Prevatt.

EXCHANGE OF NOTES

ÉCHANGE DE NOTES

I

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER
FOR CANADAHAUT-COMMISSARIAT
DU CANADA

No. 168

N° 168

Port of Spain, August 11, 1970

Port of Spain, le 11 août 1970

Sir,

Monsieur le Ministre,

I have the honour to refer to the Air Transport Agreement concluded today between our two Governments.

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services de transport aérien qui a été conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements.

During the discussions leading to the conclusion of this Agreement it was proposed that, in addition to the Third and Fourth Freedom traffic rights provided for in the Agreement, arrangements be made for the carriage of Fifth Freedom traffic between Antigua and Toronto and between Barbados and Toronto by a designated airline of Trinidad and Tobago and the carriage of Fifth Freedom traffic between Antigua and Port of Spain and between Barbados and Port of Spain by a designated airline of Canada.

Au cours des entretiens qui ont abouti à la conclusion du présent Accord, il a été proposé qu'en plus des droits relatifs à l'exercice des troisième et quatrième libertés de l'air prévus dans l'Accord, des dispositions soient prises pour qu'une entreprise de transport aérien désignée de la Trinité-et-Tobago assure le service du transport selon la cinquième liberté de l'air entre Antigua et Toronto et entre la Barbade et Toronto, et pour qu'une entreprise de transport aérien désignée du Canada assure le service du transport selon la cinquième liberté de l'air entre Antigua et Port of Spain et entre la Barbade et Port of Spain.

I am pleased to inform you that my Government would be prepared to enter into the following arrangement relating to Fifth Freedom traffic :

Je suis heureux de vous faire savoir que mon Gouvernement est disposé à conclure l'entente ci-après relativement à la cinquième liberté de l'air :

A. An airline designated by the Government of Trinidad and Tobago will be authorized by the Government of Canada to carry traffic between Barbados and Toronto subject to the following conditions :

A. Une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago sera autorisée par le Gouvernement canadien à assurer le service du transport entre la Barbade et Toronto sous réserve des conditions suivantes :

(1) that the Government of Barbados grant authority to the designated airline

1) Le Gouvernement de la Barbade autorisera l'entreprise de transport aérien

of Trinidad and Tobago to carry traffic between Barbados and Toronto;

(2) that upon the conclusion of an Air Transport Agreement between Canada and Barbados the authorization granted by Canada will be reviewed by the Government of Canada; and

(3) that upon designation by the Government of Barbados of an airline other than the designated airline of Trinidad and Tobago to carry traffic between Barbados and Toronto the authorization granted by Canada may be terminated by the Government of Canada when the designated airline having received a licence to operate gives notice of the date of commencement of operations.

B. An airline designated by the Government of Trinidad and Tobago will be authorized by the Government of Canada to carry traffic between Antigua and Toronto subject to the following conditions:

(1) that the authority responsible for civil aviation in Antigua authorize the designated airline of Trinidad and Tobago to carry traffic between Antigua and Toronto;

(2) that upon establishment of a route between Antigua and Toronto pursuant to an Air Transport Agreement between Canada and the Government responsible for civil aviation in Antigua, the authorization granted by Canada will be reviewed by the Government of Canada; and

(3) that upon designation by the authority responsible for civil aviation in Antigua of an airline other than the designated airline of Trinidad and Tobago to carry traffic between Antigua and Toronto the authorization granted by

désignée de la Trinité-et-Tobago à assurer le service du transport entre la Barbade et Toronto;

2) Dès la conclusion d'un Accord relatif aux services de transport aérien entre le Canada et la Barbade, le Gouvernement canadien révisera l'autorisation accordée par le Canada; et

3) Lorsque le Gouvernement de la Barbade aura désigné une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise désignée de la Trinité-et-Tobago pour assurer le service du transport entre la Barbade et Toronto, le Gouvernement canadien pourra mettre fin à l'autorisation accordée par le Canada lorsque l'entreprise de transport aérien désignée qui a obtenu un permis d'exploitation donnera avis de la date du commencement de ses opérations.

B. Une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago sera autorisée par le Gouvernement canadien à assurer le service du transport entre Antigua et Toronto sous réserve des conditions suivantes:

1) L'administration chargée de l'aviation civile à Antigua autorisera l'entreprise désignée de la Trinité-et-Tobago à assurer le service du transport entre Antigua et Toronto;

2) Dès l'établissement d'une route entre Antigua et Toronto conformément à un Accord relatif aux services de transport aérien entre le Canada et le Gouvernement chargé de l'aviation civile à Antigua, le Gouvernement canadien révisera l'autorisation accordée par le Canada; et

3) Lorsque l'administration chargée de l'aviation civile à Antigua aura désigné une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise désignée de la Trinité-et-Tobago pour assurer le service du transport entre Antigua et Toronto, le Gou-

Canada may be terminated by the Government of Canada when the designated airline having received a licence to operate gives notice of the date of commencement of operations.

C. An airline designated by the Government of Canada will be authorized by the Government of Trinidad and Tobago to carry traffic between Barbados and Port of Spain for the period during which the designated airline of Trinidad and Tobago is authorized to carry traffic between Barbados and Toronto. An airline designated by the Government of Canada will be authorized by the Government of Trinidad and Tobago to carry traffic between Antigua and Port of Spain for the period during which the designated airline of Trinidad and Tobago is authorized to carry traffic between Antigua and Toronto.

D. Termination of any authorization pursuant to the provisions of paragraphs A, B, and C hereof permitting such termination shall be effective not less than six months after notice of such termination has been given in writing by the terminating Government to the other Government. Termination shall not in any event be effective prior to the actual commencement of operations of the airline designated by Barbados or Antigua. Insofar as A-3 and B-3 are concerned, if three months prior to the date of termination of service by the designated airline of Trinidad and Tobago there is sufficient evidence that the airline designated by Barbados or Antigua does not intend to commence operations on the date proposed, the Government of Canada will extend the authority of the designated airline of Trinidad and Tobago for a period of not less than three months.

vernement canadien pourra mettre fin à l'autorisation accordée par le Canada lorsque l'entreprise de transport aérien désignée qui a obtenu un permis d'exploitation donnera avis de la date du commencement de ses opérations.

C. Une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement canadien sera autorisée par le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago à assurer le service du transport entre la Barbade et Port of Spain pour la période durant laquelle l'entreprise désignée de la Trinité-et-Tobago est autorisée à assurer le service du transport entre la Barbade et Toronto. Une entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement canadien sera autorisée par le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago à assurer le service du transport entre Antigua et Port of Spain pour la période durant laquelle l'entreprise de transport aérien désignée de la Trinité-et-Tobago est autorisée à assurer le service du transport entre Antigua et Toronto.

D. La dénonciation de quelque autorisation que ce soit, si elle est faite conformément aux dispositions des paragraphes A, B et C qui permettent une telle dénonciation, prendra effet pas moins de six mois après que le Gouvernement qui fait la dénonciation en aura donné avis par écrit à l'autre Gouvernement. Elle ne sera en aucun cas exécutoire avant le commencement effectif des opérations de l'entreprise de transport aérien désignée par la Barbade ou Antigua. En ce qui concerne les paragraphes A-3 et B-3, si, trois mois avant la date d'expiration du service assuré par l'entreprise de transport aérien désignée de la Trinité-et-Tobago, il y a des indices suffisants que l'entreprise désignée par la Barbade ou Antigua n'a pas l'intention de commencer les opérations à la date proposée, le Gouvernement canadien prolongera l'autorisation accordée à

I have the honour to propose that, if the foregoing is acceptable to your Government, this note, which is authentic in English and in French, and your reply to that effect shall constitute an agreement between our two Governments which shall enter into force on the date of your reply. Subject to the provisions in the foregoing paragraphs concerning termination of authorizations, this Agreement shall remain in force for as long as the Air Transport Agreement concluded today between our two Governments is in force, unless terminated by either Government upon one year's written notice to the other.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

G. A. RAU
High Commissioner for Canada
The Hon. F. C. Prevatt
Minister of External Affairs
Port of Spain
Trinidad and Tobago

l'entreprise de transport aérien désignée de la Trinité-et-Tobago pour une période d'au moins trois mois.

J'ai l'honneur de proposer que, si votre Gouvernement approuve ce qui précède, la présente note, dont les versions anglaise et française font également foi, et votre réponse à cet effet constitue, entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse. Sous réserve des dispositions des paragraphes précédents concernant la dénonciation des autorisations, cet Accord restera en vigueur aussi longtemps que l'Accord relatif aux services de transport aérien conclu aujourd'hui entre nos deux Gouvernements demeurera en vigueur, à moins que l'un ou l'autre des deux Gouvernements le dénonce en donnant à l'autre par écrit un préavis d'un an.

Veillez agréer, cher Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

G. A. RAU
Haut-Commissaire
L'honorable F. C. Prevatt
Ministre des affaires extérieures
Port of Spain
Trinidad

II

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Port of Spain, 11th August, 1970

Sir,

I have the honour to refer to your note No. 168 of 11th August, 1970, which reads as follows :

[See note I]

I have the honour to confirm that

No. 11947

Port of Spain, le 11 août 1970

Monsieur le Haut-Commissaire,

J'ai l'honneur de me référer à votre note n° 168 du 11 août 1970, qui est ainsi conçue :

[Voir note I]

Je tiens à confirmer que les dis-

the above-mentioned proposals are acceptable to the Government of Trinidad and Tobago and that your note together with this reply shall be regarded as constituting an agreement between our two Governments effective from the date of this reply.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

[Signed — Signé]¹

Minister of External Affairs

His Excellency

Mr. Gerald Anthony Rau
High Commissioner for Canada
Port of Spain

positions énoncées ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement de la Trinité-et-Tobago et que votre note et la présente réponse seront considérées comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord qui prendra effet à la date de ladite réponse.

Veillez agréer, etc.,

[F. C. PREVATT]

Ministre des affaires extérieures

Son Excellence

M. Gerald Anthony Rau
Haut-Commissaire pour le Canada
Port of Spain

¹ Signed by F. C. Prevatt — Signé par F. C. Prevatt.

No. 11948

NETHERLANDS
and
CAMEROON

Agreement relating to regular air transport (with annex). Signed at Yaoundé on 7 September 1971

Authentic texts : English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September 1972.

PAYS-BAS
et
CAMEROUN

**Accord relatif aux transports aériens réguliers (avec annexe).
Signé à Yaoundé le 7 septembre 1971**

Textes authentiques : anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre 1972.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERN-
MENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF CAMEROON
RELATING TO REGULAR AIR TRANSPORT

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Federal Republic of Cameroon,

Considering that the Netherlands and Cameroon are Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7th, 1944,²

Desiring to develop as much as possible international co-operation in the field of air transport and,

Desiring to conclude an agreement leading to the establishment of regular air services between the territories of their respective countries,

Have agreed as follows :

Article 1

For the purposes of the present Agreement and its annex :

(a) the term “ Convention ” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7th December, 1944;

(b) the term “ aeronautical authorities ” means, in the case of the Netherlands, the Ministry of Transport and Public Works, and in the case of Cameroon, the Ministry responsible for civil aviation, or, in both cases, any person or body authorized to exercise the functions presently assigned to these two bodies;

(c) the term “ designated airline ” means an airline which one of the Contracting Parties has designated, in accordance with article 3 of the present Agreement, to operate the agreed air services;

(d) the term “ territory ”, when used in relation to a State, means the land and the territorial waters adjacent thereto that are under the sovereignty of that State. However, with regard to the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall only apply to the territory in Europe.

¹ Came into force provisionally on 7 September 1971, the date of signature, and definitively on 4 May 1972, the date by which the two Contracting Parties had notified each other of the completion of the procedures constitutionally required, in accordance with article 19.

² 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, and vol. 740, p. 21.

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME
DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉ-
PUBLIQUE FÉDÉRALE DU CAMEROUN RELATIF AUX
TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun,

Considérant que les Pays-Bas et le Cameroun sont Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans le domaine du transport aérien et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens réguliers entre les territoires de leurs pays respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Pour l'application du présent Accord et de son annexe :

a) L'expression « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne les Pays-Bas, du Ministère des transports et des travaux publics et, en ce qui concerne le Cameroun, du Ministère chargé de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées;

c) L'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;

d) L'expression « territoire » par rapport à un Etat signifie les zones terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté dudit Etat. Toutefois, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'appliquera qu'au territoire en Europe.

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 7 septembre 1971, date de la signature, et à titre définitif le 4 mai 1972, date à laquelle les deux Parties contractantes se sont mutuellement notifié l'accomplissement des procédures constitutionnellement requises, conformément à l'article 19.

² 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, et vol. 740, p. 21.

Article 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing air services on the routes specified in the schedules of the annex to the present Agreement. These services and these routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes."

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall possess, while operating international services, the right to take on and disembark in the said territory, at the points specified in the annex, passengers, cargo and mail that constitute international traffic.

Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline to operate the agreed services. The aeronautical authorities of the Contracting Party making the designation shall notify in writing the aeronautical authorities of the other Contracting Party of this designation.

2. The Contracting Party which has been notified of the designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, and articles 4 and 5 of this Agreement, grant without delay the necessary operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is capable of satisfying the conditions prescribed by the laws and regulations normally applied by the said authorities, in accordance with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party shall have the right not to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise by the designated airline of the rights specified in article 2 of the present Agreement, if the said Contracting Party has no proof that a preponderant part of the ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party that designated the airline or in the nationals thereof.

5. The designated airlines shall, no later than thirty (30) days before the commencement of the operation of the agreed services, inform the aeronautical authorities of the two Contracting Parties of the nature of the transport, the types of aircraft to be used and the schedules envisaged. The same rules shall apply to any subsequent changes.

Article 4

In implementation of articles 77 and 79 of the Convention referring to the creation by two or more States of joint operating airlines or international

Article 2

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant en annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après « services convenus » et « routes spécifiées ».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante jouira, dans l'exploitation de services internationaux, du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés en annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

Article 3

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. La Partie contractante qui a reçu la notification de désignation accorde sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, et des articles 4 et 5 du présent Accord, à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Les entreprises désignées indiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, trente (30) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services convenus, la nature du transport, les types d'aéronefs utilisés et les horaires envisagés. La même règle s'appliquera aux changements ultérieurs.

Article 4

En application des articles 77 et 79 de la Convention visant la création par deux ou plusieurs Etats d'organisations d'exploitation en commun ou d'orga-

operating agencies, the Government of the Kingdom of the Netherlands agrees that the Government of the Federal Republic of Cameroon, in accordance with articles 2 and 4 and the annexed documents of the Treaty relating to air transport in Africa signed by Cameroon in Yaoundé on the 28th March 1961, reserves the right to designate the Corporation "Air Afrique" as the airline designated by the Federal Republic of Cameroon for the operating of the agreed services.

Article 5

1. Subject to the provisions of articles 3 and 4 of the present Agreement, each Contracting Party shall have the right to revoke the operating authorization, or to suspend the exercise, by the airline designated by the other Contracting Party, of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, or to subject the exercise of these rights to the conditions that it deems necessary, if:

- (a) it has no proof that a preponderant part of the ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party that designated the airline or in the nationals thereof; or,
- (b) the airline has failed to comply with the laws and regulations of the Contracting Party that granted the rights; or
- (c) the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement and its annex.

2. Unless the revocation, the suspension or the imposition of conditions referred to in paragraph 1 of this article is immediately necessary to prevent further infractions of the laws and regulations, such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6

1. The designated airlines shall have fair and equal opportunities to operate the agreed services between the territories of the Contracting Parties. The designated airlines shall respect the principle of equal distribution of the capacity to be offered for the operating of the agreed services.

2. The airline designated by each Contracting Party shall take into consideration the interests of the airline designated by the other Contracting Party, in order not to affect unduly the agreed services of the latter airline.

3. On each of the routes specified in the annex to the present Agreement, the main object of the agreed services shall be to provide a capacity, on the basis of a reasonable load factor, corresponding to the normal and reasonably foreseeable requirements of the international traffic from or to the territory of the Contracting Party which has designated the airline exploiting the said services.

nismes internationaux d'exploitation, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accepte que le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun, conformément aux articles 2 et 4 et aux pièces annexes du Traité relatif aux transports aériens en Afrique signé par le Cameroun à Yaoundé le 28 mars 1961, se réserve le droit de désigner la Société « Air Afrique » comme entreprise désignée par la République fédérale du Cameroun pour l'exploitation des services convenus.

Article 5

1. Sous réserve des dispositions prévues aux articles 3 et 4 du présent Accord, chaque Partie contractante a le droit de révoquer l'autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, si :

- a) Elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b) Cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c) Cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son annexe.

2. A moins que la révocation, la suspension ou la fixation des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6

1. Les entreprises désignées jouissent, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties contractantes, de possibilités égales et équitables. Les entreprises désignées devront respecter le principe d'une répartition égale de la capacité à offrir pour l'exploitation des services convenus.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante prend en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise.

3. Sur chacune des routes figurant en annexe au présent Accord, les services convenus auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

4. The airline designated by one of the Contracting Parties may satisfy, within the limits of the overall capacity provided for under paragraph 3 of this article, the traffic requirements between the territories of the third State enumerated in the schedules annexed to this Agreement and the territory of the other Contracting Party.

5. In order to meet the requirements of any unforeseen or temporary traffic on these routes, the designated airlines shall, taking into account their respective capacities to provide air transport service, agree on the frequency of the services, the schedules and, in general, on the conditions under which these services shall be operated. The agreements concluded between the designated airlines, and any modifications thereto, shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

6. In the case where the airline designated by one of the Contracting parties does not wish to use on one or several routes either a part or the whole of the transport capacity granted to it, it may agree with the airline designated by the other Contracting Party to transfer to the latter, for a specified period of time, all or part of the transport capacity in question. The designated airline which transfers all or part of its rights may take them back at the end of the period specified.

7. Before any operation of the agreed services, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall agree on the practical application of the principles referred to in the preceding paragraphs of this article, with regard to the operations by the airlines designated of the agreed services.

Article 7

1. The aircraft operated on international service by the designated airline of one Contracting Party, as well as their normal equipment, their reserves of fuel and lubricants and their stores including food, drinks and tobacco, shall be, when entering the territory of the other Contracting Party, exempt from all customs duties, inspection fees and other duties and taxes, provided that the said equipment, reserves and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall also be exempt from the same duties, fees and taxes with the exception of any fees charged for services rendered :

- (a) stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits and conditions fixed by the authorities of the said Contracting Party, that are intended to be consumed on board aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts and normal aircraft equipment imported into the territory of one of the Contracting Parties for the maintenance or repair of aircraft operated on international services of the designated airline of the other Contracting Party;

4. L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pourra satisfaire dans la limite de la capacité globale prévue à l'alinéa 3 du présent article, aux besoins du trafic entre les territoires des Etats tiers énumérés dans les tableaux de routes annexés au présent Accord et le territoire de l'autre Partie contractante.

5. Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises désignées s'entendront, compte tenu des capacités à mettre en œuvre par chacune d'elles, sur la fréquence des services, les horaires et, en général sur les conditions dans lesquelles ces services seront exploités. Les ententes conclues entre les entreprises désignées et toutes modifications qui y seraient apportées devront être soumises pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

6. Au cas où l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui lui a été concédée, elle pourra s'entendre avec l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause. L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

7. Avant le début des services convenus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'accorderont sur l'application pratique des principes visés aux paragraphes précédents du présent article, en ce qui concerne les opérations, par les entreprises désignées des services convenus.

Article 7

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances en raison de services rendus :

- a) Les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites et conditions fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;
- b) Les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

- (c) fuel and lubricants taken on board in the territory of one of the Contracting Parties intended to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies have to be used on the part of the flight above the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

3. The normal aircraft equipment, and the goods and supplies, that are on board aircraft operated by the designated airline of a Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the consent of the customs authorities of that territory. In such a case, such goods and supplies shall be placed under the supervision of the said authorities until they are utilized or otherwise disposed of.

Article 8

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party that do not leave the airport area set aside for them shall only be subject to a very simplified control. The baggage and cargo in direct transit shall be exempted from customs duties and other similar taxes.

Article 9

1. The laws and regulations of one Contracting Party that govern in its territory the entry and the exit of the aircraft engaged in international traffic or the flights of these aircraft above the said territory shall apply to the airline designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party that govern in its territory the entry, the stay and the exit of passengers, crews, cargo or mail, such as those concerning formalities of entry, exit, emigration and immigration, and customs and sanitary measures shall apply to the passengers, crews, cargo or mail transported by the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party while these aircraft are in the said territory.

3. Each Contracting Party undertakes not to grant any preference to its own airlines with regard to the airline designated by the other Contracting Party in the application of the laws and regulations mentioned in this article.

4. For the use of the airports and other facilities offered by one Contracting Party, the airline designated by the other Contracting Party shall not have to pay taxes greater than those which must be paid for the national aircraft engaged in regular international services.

c) Les carburants et lubrifiants pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements, se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Jusqu'à ce qu'ils soient utilisés ou qu'ils aient reçu une autre destination, les produits en question seront soumis au contrôle de la douane.

Article 8

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire d'une Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 9

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliquent à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, marchandises ou envois postaux, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Chaque Partie contractante s'engage à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie contractante, l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante n'a pas à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

Article 10

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party, however, reserves the right not to recognize as valid, for flights over its own territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals or validated in their favour by the other Contracting Party or by any other State.

Article 11

1. The tariffs of any agreed service shall be fixed at reasonable rates, taking into consideration all the relevant factors including the cost of operation, a reasonable profit, the characteristics of each service and the tariffs charged by other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, if possible, be established by mutual agreement of the designated airlines of the two Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over all or part of the same route. The designated airlines shall, wherever possible, reach this agreement by having recourse to the tariff-fixing procedure established by the International Air Transport Association (IATA).

3. The tariffs so fixed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the date on which they are to become effective. In special cases this interval may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines are unable to reach an agreement or if the tariffs are not approved by the aeronautical authorities of one Contracting Party, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to fix the tariffs by mutual agreement.

5. If no agreement is forthcoming, the matter shall be submitted for arbitration as provided in article 15 hereinafter.

6. The tariffs already fixed shall remain in force pending the establishment of new tariffs in accordance with the provisions of this article or article 15 hereinafter.

Article 12

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall transmit to each other, on request, periodical statistics or other similar information indicating, for each point of embarkation and disembarkation and, wherever possible, for each point of origin and destination, the volume of traffic carried on the agreed services.

Article 10

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes sont, durant la période où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés en faveur de ceux-ci par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

Article 11

1. Les tarifs de tout service convenu sont fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International (IATA).

3. Les tarifs ainsi fixés sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par accord mutuel.

5. A défaut d'accord, le différend est soumis à l'arbitrage prévu à l'article 15 ci-après.

6. Les tarifs déjà établis restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou à l'article 15 ci-après.

Article 12

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues qui indiquent le volume du trafic transporté sur les services convenus, par points d'embarquement et de débarquement, et, dans la mesure du possible, par points d'origine et de destination.

Article 13

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time in order to ensure that the principles laid down in the present Agreement are applied and that its objectives are realized in a satisfactory manner.

Article 14

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request a consultation with the other Contracting Party. This consultation must begin within sixty (60) days from the date of receipt of the request. Any modification of this Agreement shall be agreed to in writing by the two Contracting Parties and shall come into force as soon as the two Contracting Parties have notified each other of the completion of the procedures constitutionally required for the entry into force of international agreements.

2. Modifications to the annex to the present Agreement may be agreed upon directly by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. These modifications shall come into force after being confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 15

1. Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or the application of the present Agreement, that cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, at the request of one of the Contracting Parties, be submitted to a board of arbitration composed of three members.

2. For this purpose each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall nominate by common consent a third arbitrator, who must be a national of a third State, as Chairman. If within a period of sixty (60) days from the day on which one of the Contracting Parties nominated an arbitrator the other Contracting Party has not nominated its own arbitrator, or if during the sixty days following the nomination of the second arbitrator, the arbitrators so nominated have not reached agreement on the choice of the Chairman, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary nominations.

3. The board of arbitration shall determine its own procedure and the place where it shall sit.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in accordance with this article.

Article 13

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent Accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

Article 14

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation doit commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord sera convenue par écrit entre les deux Parties contractantes et entrera en vigueur dès que les deux Parties contractantes se seront mutuellement notifiées l'accomplissement des procédures constitutionnellement requises pour l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2. Des modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 15

1. Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un tribunal arbitral composé de trois membres.

2. A cet effet, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre et les deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre ressortissant d'un Etat tiers comme Président. Si dans un délai de soixante (60) jours à partir du jour où l'une des Parties contractantes a désigné un arbitre, l'autre Partie contractante n'a pas désigné le sien, ou si au cours des soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les arbitres ainsi désignés ne se sont pas mis d'accord sur le choix du Président, chaque Partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine son siège et sa propre procédure.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

5. If one of the Contracting Parties does not comply with the decision of the arbitrators, the other Contracting Party shall be able, as long as the failure to comply lasts, to limit, suspend or revoke the rights or privileges that it granted, by virtue of the present Agreement, to the Contracting Party in default.

6. Each Contracting Party shall provide the remuneration of its arbitrator and one-half the remuneration of the designated Chairman.

Article 16

The present Agreement and its annex as well as any amendments that are made, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

The present Agreement and its annex shall be amended wherever necessary so as to be rendered consistent with any convention of a multilateral character which may become binding on the two Contracting Parties.

Article 18

Each Contracting Party may, at any time, notify the other Contracting Party of its desire to denounce the present Agreement. Such notification shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. The denunciation shall take effect twelve (12) months after the date of receipt of the notification by the other Contracting Party, unless the denunciation is withdrawn by mutual agreement before the end of this period. In default of an acknowledgement of receipt on the part of the other Contracting Party, the notification shall be deemed to have reached it fourteen (14) days after the date of which the International Civil Aviation Organization receives the communication of the notification.

Article 19

The present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature. It shall enter into force as soon as the two Contracting Parties have notified each other of the completion of the procedures constitutionally required for the entry into force of international agreements.

IN WITNESS WHEREOF the plenipotentiaries of the two Contracting Parties have signed the present Agreement.

DONE at Yaoundé, 7th September 1971 in duplicate in the French and English languages, both texts being equally authoritative.

For the Government
of the Kingdom of the Netherlands :

CAMPAGNE

For the Government
of the Federal Republic
of Cameroon :

J. KEUTCHA

5. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

6. Chaque Partie contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du président désigné.

Article 16

Le présent Accord et son annexe ainsi que ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 17

Le présent Accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier à la fois les deux Parties contractantes.

Article 18

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. La dénonciation a effet douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'Aviation civile internationale en a reçu communication.

Article 19

Le présent Accord est appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur dès que les deux Parties contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des procédures constitutionnellement requises pour l'entrée en vigueur des accords internationaux.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires des deux Parties contractantes ont signé le présent Accord.

FAIT à Yaoundé, le 7 septembre 1971 en double exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :

CAMPAGNE

Pour le Gouvernement
de la République fédérale
du Cameroun :

J. KEUTCHA

ANNEX**ROUTE SCHEDULES****I**

Routes on which air services may be operated by the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands :

Points in the Netherlands through Vienna (Austria) to Douala in Cameroon, in both directions.

II

Routes on which air services may be operated by the airline designated by the Government of the Federal Republic of Cameroon :

Points in Cameroon to Amsterdam in the Netherlands, in both directions.

III

The airline designated by each of the Contracting Parties shall be able to make stops at one or several intermediate points and at points beyond the territory of the other Contracting Party, other than those specified in the Route Schedules; but without traffic rights between this or these points and the territory of the said Contracting Party.

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

I

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

de Points aux Pays-Bas via Vienne (Autriche) vers Douala au Cameroun, dans les deux directions.

II

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun :

de Points au Cameroun vers Amsterdam aux Pays-Bas, dans les deux directions.

III

L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes pourra faire escale en un ou plusieurs points intermédiaires et en des points au-delà du territoire de l'autre Partie contractante, autres que ceux spécifiés aux tableaux de routes, mais sans droits de trafic entre ce ou ces points et le territoire de cette Partie contractante.

No. 11949

**NETHERLANDS
and
MEXICO**

**Air Transport Agreement (with route schedule). Signed at Mexico
City on 6 December 1971**

Authentic texts: Dutch, Spanish and English.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September
1972.*

**PAYS-BAS
et
MEXIQUE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec tableau de routes).
Signé à Mexico le 6 décembre 1971**

Textes authentiques : néerlandais, espagnol et anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre
1972.*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

LUCHTVAARTOVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING
VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN DE
REGERING VAN DE VERENIGDE MEXICAANSE
STATEN

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten;

Partijen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opgesteld;

Overwegende dat de mogelijkheden van de commerciële luchtvaart als middel van vervoer en als middel tot het bevorderen van vriendschap, begrip en een goede verstandhouding tussen de volkeren dagelijks toenemen;

Geleid door de wens de culturele en economische banden die hun volken verbinden en het begrip en de goede verstandhouding die tussen hen bestaan nog sterker te maken;

Overwegende dat het wenselijk is op grondslagen van billijkheid, gelijkheid en wederkerigheid geregelde luchtdiensten tussen de twee landen tot stand te brengen, ten einde een grotere samenwerking op het gebied van de internationale luchtvaart te verkrijgen;

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten, die het bereiken van de bovenvermelde doelstellingen zal vergemakkelijken;

Hebben dienovereenkomstig daartoe behoorlijk gevolmachtigden aange-
wezen, die het volgende zijn overeengekomen :

Artikel 1

In deze Overeenkomst betekent :

A. Het woord „Overeenkomst”, de Overeenkomst en de daarbij gevoegde Routetabel;

B. De uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, voor Nederland, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, en voor de Nederlandse Antillen, de Directeur van Burgerluchtvaart van de Nederlandse Antillen, of elke persoon of instelling die bevoegd is de functies te vervullen, die thans door dezen worden vervuld, en, wat de Verenigde Mexicaanse Staten betreft, het Ministerie van Verbindingen en Verkeer of elke persoon of instelling die bevoegd is de functies te vervullen, die thans door het Ministerie van Verbindingen en Verkeer worden vervuld;

C. De uitdrukking „luchtvaartmaatschappij”, iedere luchtvaartonderneming die een internationale luchtdienst aanbiedt of exploiteert;

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE EL
GOBIERNO DEL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS Y EL
GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

El Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos;

Siendo Partes en la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Considerando que las posibilidades de la aviación comercial como medio de transporte y como medio para promover el entendimiento amistoso y la buena voluntad entre los pueblos aumenta día a día;

Deseando estrechar aún más los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existen entre ellos;

Considerando que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional;

Deseando concluir un Convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados;

Han designado, por tanto, Plenipotenciarios debidamente autorizados para este fin quienes han convenido en lo siguiente :

Artículo 1

Para los efectos del presente Convenio :

A. El término « Convenio » significará el Convenio y el Cuadro de Rutas adjunto al mismo.

B. El término « autoridades aeronáuticas » significará en el caso del Reino de los Países Bajos, para los Países Bajos, el Director General de Aviación Civil de los Países Bajos, y para las Antillas Neerlandesas, el Director de Aviación Civil de las Antillas Neerlandesas o cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones ejercidas en la actualidad por ellas, y en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

C. El término « línea aérea » significará toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

D. De uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij”, een luchtvaartmaatschappij die de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij heeft opgegeven als de luchtvaartmaatschappij die een route of routes, omschreven in de bij de Overeenkomst gevoegde Routetabel, zal exploiteren;

E. De uitdrukkingen „grondgebied”, „luchtdienst”, „internationale luchtdienst” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben voor de toepassing van deze Overeenkomst de betekenis die daaraan wordt toegekend in de artikelen 2 en 96 van het Verdrag van Chicago, van 7 december 1944, inzake de internationale burgerluchtvaart;

F. De uitdrukking „capaciteit van een luchtvaartuig”, de beladingsgraad van een luchtvaartuig uitgedrukt in verhouding tot het aantal passagiersplaatsen en het laadvermogen voor vracht en post;

G. De uitdrukking „aangeboden capaciteit”, de totale capaciteit van de luchtvaartuigen die benut wordt voor de exploitatie van elk der overeengekomen luchtdiensten, vermenigvuldigd met de frequentie waarmee deze luchtvaartuigen gedurende een bepaalde periode vliegen;

H. De uitdrukking „luchtroute”, de vastgestelde route die wordt gevolgd door een luchtvaartuig dat geregeld gebruikt wordt voor openbaar vervoer van passagiers, vracht of post;

I. De uitdrukking „omschreven route”, de route beschreven in de bij deze Overeenkomst gevoegde Routetabel;

J. De uitdrukking „beladingsgraad passagiers”, de verhouding tussen het aantal door een luchtvaartmaatschappij gedurende een bepaalde periode over een omschreven route vervoerde passagiers, en het aantal zitplaatsen aangeboden door dezelfde luchtvaartmaatschappij gedurende dezelfde periode en over dezelfde route;

K. De uitdrukking „frequentie”, het aantal retourvluchten dat een luchtvaartmaatschappij gedurende een bepaalde periode op een omschreven route uitvoert;

L. De uitdrukking „verandering van type”, de vervanging, op een omschreven route, van een luchtvaartuig door een ander met een andere capaciteit;

M. De uitdrukking „geregelde vluchten”, de door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op overeengekomen routes gemaakte vluchten;

N. De uitdrukking „doorgaande dienst”, de dienst aangeboden door een luchtvaartmaatschappij, zonder verandering van luchtvaartuig, van een punt op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij naar een punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en naar verder gelegen punten.

D. El término « línea aérea designada » significará una empresa que una de las Partes Contratantes hubiere notificado a la otra Parte Contratante, que es la empresa que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas anexo al Convenio.

E. Los términos « territorio », « servicio aéreo », « servicio aéreo internacional » y « escala para fines no comerciales », tendrán para los propósitos del presente Convenio la significación que les atribuye en los artículos 2 y 96, la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago, del 7 de diciembre de 1944.

F. El término « capacidad de una aeronave » significará la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso para carga y correo.

G. El término « capacidad ofrecida » significará el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios acordados multiplicado por la frecuencia con que estas aeronaves operan en un período dado.

H. El término « ruta aérea » significará el itinerario preestablecido que debe seguir una aeronave asignada a un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga o correo.

I. El término « ruta especificada » significará la ruta descrita en el Cuadro de Rutas adjunto a este Convenio.

J. El término « coeficiente de carga de pasajeros » significará la relación entre el número de pasajeros que transporte una línea aérea en una ruta especificada y en un lapso determinado dividido por el número de asientos ofrecidos por la misma línea aérea en la misma ruta y en el mismo lapso.

K. El término « frecuencia » significará el número de vuelos redondos en un lapso determinado que una línea aérea efectúa en una ruta especificada.

L. El término « ruptura de carga » significará el cambio de una aeronave por otra, con diferente capacidad en una ruta especificada.

M. El término « vuelos de itinerario » significará los vuelos efectuados por las líneas aéreas designadas sobre rutas especificadas.

N. El término « servicio continuado » significará el servicio que prestado por una línea aérea, sin cambiar de aeronave, de un punto del territorio de una Parte Contratante a otro punto del territorio de la otra Parte Contratante y más allá de los puntos mencionados.

Artikel 2

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de in deze Overeenkomst omschreven rechten voor het instellen van luchtdiensten op de in de aangehechte Routetabel omschreven routes.

2. Tenzij in deze Overeenkomst anders overeengekomen, geniet de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij bij de exploitatie van internationale diensten de volgende rechten :

- a) zonder te landen over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
- b) op genoemd grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- c) passagiers, vracht en post in internationaal verkeer op te nemen en af te zetten op genoemd grondgebied op de punten omschreven in de bijgevoegde Routetabel.

3. Het feit dat zulke rechten mogelijk niet onmiddellijk worden uitgeoefend sluit niet uit dat later luchtdiensten worden geopend door de luchtvaartmaatschappijen van de Partij aan wie zodanige rechten zijn verleend op de in de genoemde Routetabel omschreven routes.

4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat voor de toepassing van deze Overeenkomst vrachtvervoer slechts een aanvulling vormt op passagiersvervoer; over de exploitatie van diensten uitsluitend voor vrachtvervoer dienen derhalve tussen beide Partijen onderhandelingen te worden gevoerd.

Artikel 3

1. Na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst delen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar zo spoedig mogelijk de ter zake dienende gegevens mede over de vergunningen verleend tot exploitatie van de in de Routetabel omschreven routes.

2. Op een omschreven route mogen onmiddellijk dan wel op een later tijdstip, naar verkiezing van de Partij aan wie de rechten worden verleend, luchtdiensten worden ingesteld, nadat die Partij voor die route een luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de andere Partij de passende exploitatievergunning heeft verleend.

Deze andere Partij is verplicht deze vergunning te verlenen en kan daarbij van de aangewezen luchtvaartmaatschappij verlangen dat deze ten genoegen van de bevoegde luchtvaartautoriteiten van die Partij aantoonde te voldoen aan de door die autoriteiten gewoonlijk toegepaste wetten en voorschriften.

Artículo 2

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas anexo.

2. Salvo lo estipulado en el presente Convenio, la línea aérea designada por cada Parte Contratante gozará en la explotación de los servicios internacionales, de los siguientes derechos :

- a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante, sin aterrizar en el mismo;
- b) Hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
- c) Embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en tráfico internacional en dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo.

3. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que la línea aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inaugure posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

4. Ambas Partes Contratantes convienen que, para los propósitos de este Convenio, el transporte de mercancías es complementario del transporte de pasajeros; por lo tanto, la operación de los servicios exclusivos de carga estará sujeta a negociaciones entre ambas Partes.

Artículo 3

1. A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se comunicarán entre sí, tan pronto como sea posible, toda la información concerniente a las autorizaciones otorgadas para operar las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

2. El servicio aéreo de una ruta especificada podrá ser inaugurado inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte a la cual se concedan los derechos después que dicha Parte haya designado a la línea aérea para esa ruta y la otra Parte haya concedido el permiso de operación correspondiente.

Esta última Parte Contratante estará obligada a otorgar el permiso exigiendo a la línea aérea designada llene los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades.

Artikel 4

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor de exploitatievergunning toegekend aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, of deze in te trekken, indien niet te haren genoegen is aangetoond, dat de meerderheid van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op genoemde luchtvaartmaatschappij berusten bij onderdanen van die andere Partij overeenkomstig haar onderscheiden wetten, of indien die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de in deze Overeenkomst bedoelde wetten en voorschriften na te leven, of indien de luchtvaartmaatschappij of de Regering die haar aanwijst, in gebreke blijft de voorwaarden na te komen, waaronder de rechten in overeenstemming met deze Overeenkomst worden verleend.

Artikel 5

1. De wetten en voorschriften van een Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebezigde luchtvaartuigen, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende hun verblijf binnen haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de door de andere Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij en dienen door deze luchtvaartuigen te worden nagekomen bij het binnenkomen of verlaten van, en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

2. De wetten en voorschriften van een Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning, vracht en post, zoals voorschriften betreffende binnenkomst, inen uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door de passagiers en bemanning, en met betrekking tot vracht en post vervoerd in het luchtvaartuig van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd bij het binnenkomen of verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

Artikel 6

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Partij en die nog van kracht zijn, zullen door de andere Partij als geldig worden erkend voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst vermelde routes en diensten, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard gelijk zijn aan of hoger dan de minimum-normen die in overeenstemming met het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart zijn gesteld. Elke Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegd-

Artículo 4

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negar o de revocar a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante el permiso otorgado para prestar un servicio aéreo, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción mayoritaria de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea están en manos de nacionales de la otra Parte, de conformidad con sus leyes respectivas, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe dejaran de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio.

Artículo 5

1. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentran dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante y serán cumplidas por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras estén dentro de él.

2. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión y a la salida de su territorio de los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo, tales como reglamentos de entrada, salida, despacho, migración, pasaportes, aduana y sanidad se aplicarán a los pasajeros, la tripulación, la carga y el correo transportados por las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante mientras aquéllos se encuentren en dicho territorio.

Artículo 6

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de capacidad y las licencias, expedidos o convalidados por una Parte Contratante, que estuvieran en vigor serán aceptados como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación en las rutas y servicios estipulados en este Convenio, bajo la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar,

heid en van vergunningen die door een andere Staat aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

Artikel 7

1. Elk van de Partijen kan billijke en redelijke heffingen voor het gebruik van openbare luchthavens en andere onder haar toezicht staande voorzieningen opleggen of toestaan dat deze worden opgelegd. Elk van de Partijen komt echter overeen, dat deze heffingen niet hoger mogen zijn dan die welke voor het gebruik van zodanige luchthavens en voorzieningen door haar eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale diensten, worden betaald.

2. Luchtvaartuigen die door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen op internationale diensten worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, reservedelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, boordproviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) die zich aan boord bevinden van die luchtvaartuigen, zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere heffingen en belastingen, onder voorwaarde dat die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat zij weer worden uitgevoerd.

3. Voorraden motorbrandstof, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en boordproviand, ingevoerd op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of aan boord genomen van de luchtvaartuigen van die aangewezen luchtvaartmaatschappij en uitsluitend bestemd voor gebruik bij de exploitatie van internationale diensten zijn vrijgesteld van alle nationale heffingen en lasten, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, geheven op het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, zelfs indien deze voorraden gebruikt worden op delen van de vlucht afgelegd boven het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen. Bovenbedoelde goederen kunnen op verzoek onder toezicht of controle van de douane worden gehouden.

4. De normale boorduitrustingsstukken, reservedelen, boordproviand en voorraden motorbrandstof en smeermiddelen die zich aan boord bevinden van luchtvaartuigen van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden gesteld totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de capacidad y las licencias concedidos a sus propios nacionales por otro Estado.

Artículo 7

1. Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su control. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tarifas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios internacionales similares.

2. Las aeronaves operadas en servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante, así como su equipo regular, piezas de repuesto, combustibles, lubricantes y provisiones (incluyendo comidas, bebidas y tabaco) que permanezcan a bordo de dichas aeronaves estarán exentas de todos los impuestos aduanales, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes a la llegada en el territorio de la otra Parte Contratante siempre y cuando dichos equipos y abastecimientos permanezcan a bordo de las aeronaves hasta el momento en que éstos sean reexportados.

3. El combustible, lubricantes, piezas de repuesto, equipo regular y provisiones introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes por o en representación de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante o puestos a bordo de las aeronaves operadas por dicha línea aérea designada y utilizados solamente para su uso en la operación de los servicios internacionales, estarán exentos en el territorio de la primera Parte Contratante de todos los impuestos y derechos nacionales, incluyendo impuestos aduanales y derechos de inspección, aún cuando estos abastecimientos vayan a ser usados en partes del viaje realizado sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan embarcado. Los artículos a que se hace referencia podrán ser requeridos para ser guardados bajo control o supervisión aduanal.

4. El equipo regular de la aeronave, piezas de repuesto, provisiones y el combustible y lubricantes retenidos a bordo de las aeronaves de cada Parte Contratante podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte Contratante solamente con la aprobación de las autoridades aduanales de esa Parte, las cuales podrán solicitar que esos materiales sean puestos bajo su supervisión hasta el momento en que éstos sean reexportados o dispuestos de otra manera de acuerdo con los reglamentos aduanales.

Artikel 8

Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Partij op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid worden gesteld de overeengekomen luchtdiensten tussen hun grondgebieden te exploiteren.

Artikel 9

Bij de exploitatie door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de in deze Overeenkomst vermelde luchtdiensten, zal rekening worden gehouden met de belangen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, opdat de diensten die laatstgenoemde luchtvaartmaatschappijen op het geheel of een gedeelte van dezelfde routes verschaffen niet onredelijk worden getroffen.

Artikel 10

1. Tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen wordt overeengekomen dat de diensten die volgens deze Overeenkomst en haar Routetabel door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden, als eerste doel zullen hebben het verschaffen van een vervoerscapaciteit die beantwoordt aan de vraag naar vervoer tussen het land waartoe de maatschappij behoort, en de landen van bestemming.

2. De luchtdiensten die het publiek ter beschikking worden gesteld door de luchtvaartmaatschappijen die op grond van deze Overeenkomst luchtdiensten exploiteren, dienen nauwkeurig te worden afgestemd op de behoeften van het publiek aan deze diensten.

3. Beide Partijen erkennen dat de ontwikkeling van plaatselijke en regionale diensten een onvervreemdbaar recht is van hun landen. Derhalve komen zij overeen op geregelde tijden overleg te plegen over de wijze waarop de in dit artikel vermelde normen door de onderscheiden aangewezen luchtvaartmaatschappijen worden nageleefd, ten einde te verzekeren dat hun onderscheiden belangen in de plaatselijke en regionale diensten, alsook in de continentale diensten niet worden geschaad.

4. Verandering van type verdedigbaar uit het oogpunt van economische exploitatie, wordt op elke tussenlanding op de omschreven routes toegestaan. Er mag evenwel geen verandering van type plaatsvinden op het grondgebied van de andere Partij, wanneer daardoor de kenmerkende eigenschappen van de exploitatie van een doorgaande luchtdienst gewijzigd worden of wanneer zij onverenigbaar is met de in deze Overeenkomst neergelegde beginselen.

5. Alvorens over te gaan tot uitbreiding van de capaciteit aangeboden op een omschreven route of van de frequentie op genoemde route, dient tenminste

Artículo 8

Ambas Partes Contratantes convienen en que las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán de oportunidades iguales y equitativas para operar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios.

Artículo 9

En la operación de los servicios aéreos consignados en este Convenio, por las líneas aéreas designadas, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten en la totalidad o parte de las mismas rutas.

Artículo 10

1. Queda entendido entre las Partes Contratantes que los servicios ofrecidos por una línea aérea, o por las líneas aéreas designadas de conformidad con este Convenio, mantendrán como principal objetivo la provisión de capacidad adecuada a la demanda de tráfico entre el país al cual pertenece esa línea aérea y los países de destino.

2. Los servicios aéreos prestados por las líneas aéreas que funcionen de acuerdo con este Convenio debarán guardar estrecha relación con la necesidad pública de tales servicios.

3. Ambas Partes Contratantes reconocen que el desarrollo de servicios locales y regionales es un derecho legítimo de sus respectivos países. Acuerdan por tanto, consultarse periódicamente sobre la manera en que las normas de este artículo sean cumplidas por sus respectivas líneas aéreas designadas, de manera de asegurar que sus intereses respectivos en los servicios locales y regionales, así como en los servicios continentales, no sean perjudicados.

4. Toda ruptura de carga justificable por razones de economía de explotación será admitida en cualquier escala de las rutas especificadas. No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en el territorio de la otra Parte Contratante cuando ello modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en el presente Convenio.

5. Antes de efectuar cualquier aumento en la capacidad ofrecida en una de las rutas especificadas o en las frecuencias de dicha ruta, se dará aviso con no

vijftien (15) dagen van te voren door de luchtvaartautoriteiten van de betrokken Partij daarvan kennis te worden gegeven aan de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Indien de andere Partij van mening is dat de uitbreiding niet gerechtvaardigd is in het licht van het verkeersvolume op de route of schadelijk is voor de belangen van haar aangewezen luchtvaartmaatschappij, kan zij binnen een periode van vijftien (15) dagen de andere Partij om overleg verzoeken. Zulk overleg dient aan te vangen binnen dertig (30) dagen volgend op het verzoek en de aangewezen luchtvaartmaatschappijen dienen alle verkeersgegevens te verstrekken die vereist zijn om de noodzaak of de rechtvaardiging van de voorgestelde uitbreiding vast te stellen. Ingeval niet binnen negentig (90) dagen na het verzoek om overleg overeenstemming is bereikt, wordt de aangelegenheid onderworpen aan arbitrage overeenkomstig artikel 14 van deze Overeenkomst. Intussen zal de voorgestelde uitbreiding niet worden toegepast.

Artikel 11

1. De tarieven te heffen door de luchtvaartmaatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij voor vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden vastgesteld op redelijk niveau, waarbij behoorlijk rekening wordt gehouden met alle in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen.

2. Behoudens het bepaalde in lid 4 van dit artikel wordt geen nieuw tarief van kracht indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen dit niet hebben goedgekeurd.

3. De in lid 1 van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, in onderlinge overeenstemming vastgesteld door de betrokken aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, in overleg met andere luchtvaartmaatschappijen die de gehele route of een gedeelte daarvan exploiteren, en die overeenstemming dient, zo mogelijk, te worden bereikt door middel van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging en is onderworpen aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

4. De aldus overeengekomen tarieven, alsmede de voorwaarden waarop deze tarieven zijn gebaseerd en de voorwaarden voor bijkomende functies die verband houden met de toepassing van deze tarieven, worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering; in bijzondere gevallen kan dit tijdvak worden verkort, behoudens toestemming van de genoemde autoriteiten.

menos de quince (15) días de anticipación, por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

Si la otra Parte considera que el aumento no se justifica en vista del volumen de tráfico de la ruta o que resulte perjudicial a los intereses de la línea aérea que ésta haya designado, esta última podrá solicitar, dentro del término de quince (15) días, una consulta con la otra Parte Contratante. Dicha consulta deberá iniciarse dentro de los treinta (30) días siguientes a la solicitud y las líneas aéreas designadas tendrán la obligación de proporcionar cualquier información de tráfico que les sea pedida para resolver sobre la necesidad o justificación del aumento propuesto. En el caso de que no se llegue a un acuerdo dentro de los noventa (90) días siguientes a partir de la fecha de la solicitud de la consulta, la cuestión será sometida a arbitraje en los términos del artículo 14 de este Convenio. Mientras tanto el aumento propuesto no podrá ser puesto en vigor.

Artículo 11

1. Las tarifas que cobren las líneas aéreas de una Parte Contratante por el transporte de o hacia el territorio de la otra Parte Contratante, serán establecidas a niveles razonables con la debida consideración a todos los factores pertinentes, tales como costo de operación, utilidades razonables, características del servicio y tarifas de otras líneas aéreas.

2. Sujeto a lo previsto en el párrafo 4 de este artículo ninguna tarifa entrará en vigor si las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante no la han aprobado.

3. Las tarifas referidas en el párrafo 1 de este artículo serán acordadas, si es posible, por las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, en consulta con otras líneas aéreas que operen sobre toda o parte de la ruta, y dicho acuerdo habrá de lograrse hasta donde sea posible a través de los procedimientos de la IATA y estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. Las tarifas así acordadas, así como las condiciones de las que dependan esas tarifas y las condiciones de cualesquiera de las funciones auxiliares asociadas a la aplicación de esas tarifas, serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes cuando menos con cuarenta y cinco (45) días de anticipación a la fecha propuesta para su introducción; en casos especiales, este límite de tiempo podrá reducirse, sujeto al acuerdo de dichas autoridades.

5. Indien de aangewezen luchtvaartmaatschappijen niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een van deze tarieven, of indien om een andere reden een tarief niet kan worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het derde lid van dit artikel, of indien gedurende de eerste 15 dagen van de periode van 45 dagen genoemd in het vierde lid van dit artikel de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij kennisgeving doet van haar ontevredenheid over een tarief vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in het derde lid van dit artikel, trachten de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

6. De procedure voorzien in het vijfde lid is slechts van toepassing indien er volledig gebrek aan overeenstemming bestaat tussen de door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen of tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij en de betrokken luchtvaartautoriteiten. Normale gevallen waarin goedkeuring van de tarieven niet wordt verleend ten gevolge van het feit dat de luchtvaartmaatschappij die de goedkeuring heeft aangevraagd niet voldoet aan bepaalde vereisten of tengevolge van bepaalde wijzigingen in de van kracht zijnde nationale voorschriften kunnen steeds rechtstreeks tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij en de betrokken luchtvaartautoriteiten worden opgelost.

7. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de goedkeuring van een hun volgens het vierde lid van dit artikel voorgelegd tarief en omtrent de vaststelling van een tarief volgens het vijfde lid, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 14.

8. De overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

Artikel 12

1. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen dat, behoudens het bepaalde in dit artikel, een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen een gemeenschappelijke regeling kan aangaan voor de exploitatie van een route omschreven in de Routetabel bij deze Overeenkomst.

2. „Gemeenschappelijke regeling” betekent een regeling aangegaan door een aangewezen luchtvaartmaatschappij met een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen van dezelfde of verschillende nationaliteit ten einde gezamenlijk enige van de overeengekomen diensten te exploiteren en de inkomsten en kosten daarvan onderling te delen.

3. Ten behoeve van een zodanige gemeenschappelijke regeling kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij vliegschema's en dienstregelingen vast-

5. Si las líneas aéreas designadas no están de acuerdo con ninguna de estas tarifas, o si por alguna razón alguna tarifa no puede ser fijada de acuerdo con lo previsto en el párrafo 3 de este artículo, o si durante los primeros 15 días del período de 45 días referidos en el párrafo 4 de este artículo, una de las Partes Contratantes notifica a la otra Parte Contratante su inconformidad con cualquier tarifa acordada según lo previsto en el párrafo 3 de este artículo, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes tratarán de determinar la tarifa por mutuo acuerdo.

6. Se entiende que el procedimiento del párrafo 5, será aplicable únicamente en los casos de conflicto extremo entre las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes o entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes. Los casos normales de no aprobación de tarifas por falta de cumplimiento de determinados requisitos por parte de la línea aérea que solicita la aprobación o por determinadas modificaciones o reglas de aplicación interna, siempre podrán ser resueltos directamente entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes.

7. Si las autoridades aeronáuticas no se ponen de acuerdo en la aprobación de cualquier tarifa sometida a ellas en los términos del párrafo 4 de este artículo, ni determinan alguna de acuerdo con el párrafo 5, la disputa se resolverá de acuerdo con lo previsto en el artículo 14.

8. Las tarifas establecidas de acuerdo con lo previsto en este artículo permanecerán en vigor hasta que sean substituidas por nuevas tarifas en los términos del presente artículo.

Artículo 12

1. Ambas Partes Contratantes convienen que, con sujeción a las disposiciones de este Artículo, una línea aérea designada por cualquiera de las Partes podrá celebrar arreglos de « pool » para operar cualquiera de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas de este Convenio.

2. « Pool » significa cualquier arreglo hecho por una línea aérea designada con otra línea aérea o líneas aéreas de la misma o distinta nacionalidad con el objeto de operar mancomunadamente cualquiera de los servicios aéreos convenidos y distribuirse entre ellas los ingresos y los gastos resultantes.

3. Para los efectos de dicho « pool » una línea aérea designada podrá establecer itinerarios, horarios, tarifas unidas o combinadas, sujeto a lo previsto

stellen, gezamenlijk of door gemeenschappelijke prijzen en tarieven, zulks behoudens het bepaalde in artikel 11, alsook regelingen treffen voor verhuur, charter en onderlinge uitwisseling van uitrusting.

4. Elke door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij aangegane regeling moet schriftelijk ter kennis worden gebracht van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. De regelingen bedoeld in dit artikel zijn beperkt tot gemeenschappelijke regelingen op de omschreven routes :

- a) tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen;
- b) tussen een aangewezen luchtvaartmaatschappij en een andere luchtvaartmaatschappij of andere luchtvaartmaatschappijen van dezelfde Overeenkomstsluitende Partij;
- c) tussen een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij en een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land die door de andere Overeenkomstsluitende Partij is of zijn gemachtigd tot de uitoefening van verkeersrechten op het punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij via hetwelk de gemeenschappelijke dienst dient te worden geëxploiteerd.

6. Niets in dit artikel belet de oprichting en exploitatie van andere organisaties voor gezamenlijke exploitatie, van internationale exploitatielichamen of van gemeenschappelijke regelingen bedoeld in de artikelen 77 en 79 van het Verdrag van Chicago.

Artikel 13

1. Elk der Partijen kan te allen tijde verzoeken om overleg tussen de bevoegde autoriteiten van beide Partijen ter bespreking van de uitlegging, toepassing of wijziging van deze Overeenkomst. Dit overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van ontvangst van het verzoek door het Ministerie van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk der Nederlanden of het Ministerie van Buitenlandse Betrekkingen van de Verenigde Mexicaanse Staten, al naar het geval zich voordoet. Indien overeenstemming wordt bereikt omtrent wijziging van de Overeenkomst, wordt een zodanige wijziging formeel vastgelegd door een diplomatieke notawisseling.

2. De aldus overeengekomen wijzigingen worden voorlopig toegepast vanaf de datum van de diplomatieke notawisseling en treden in werking vanaf de datum, overeengekomen door de Partijen in een latere diplomatieke notawisseling, zodra goedkeuring is verkregen overeenkomstig de onderscheiden constitutionele procedures.

en el Artículo 11; celebrar contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de equipo.

4. Cualquier arreglo que celebre una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes deberá ser notificado por escrito a la otra Parte Contratante.

5. Los arreglos a que se refiere este Artículo están limitados a « pools » en cualquiera de las rutas especificadas :

- a) Entre las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes;
- b) Entre una línea aérea designada y otra u otras líneas aéreas de la misma Parte Contratante;
- c) Entre una línea aérea designada por una de las Partes Contratantes y una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país que esté o estén autorizadas por la otra Parte Contratante para ejercer derechos de tráfico en el punto del territorio de la otra Parte Contratante a través del cual el servicio de « pool » vaya a ser operado.

6. Nada de lo estipulado en este Artículo impedirá la constitución y operación de los demás organismos mixtos, entidades internacionales o acuerdos de « pool » a que se refieren los Artículos 77 y 79 de la Convención de Chicago.

Artículo 13

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de ambas Partes, con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio. Dichas consultas se iniciarán dentro de un período de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Ministerio de Asuntos Extranjeros del Reino de los Países Bajos o por la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, según fuere el caso. Si se llegare a un acuerdo sobre la modificación del Convenio, dicho acuerdo será formalizado mediante un canje de notas diplomáticas.

2. Las enmiendas así convenidas se aplicarán provisionalmente a partir de la fecha del canje de notas diplomáticas y entrarán en vigor en la fecha acordada entre ambas Partes una vez que hayan obtenido la aprobación de acuerdo con los procedimientos constitucionales respectivos, mediante un canje de notas diplomáticas posterior.

Artikel 14

1. Tenzij in deze Overeenkomst anders is bepaald, worden geschillen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst die niet door overleg kunnen worden opgelost, op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsmannen. Elke Overeenkomstsluitende Partij benoemt een scheidsman en de derde scheidsman wordt in overeenstemming tussen de twee aldus gekozen scheidsmannen benoemd, met dien verstande dat deze derde scheidsman geen onderdaan kan zijn van een der Overeenkomstsluitende Partijen.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen moet een scheidsman aanwijzen binnen zestig (60) dagen na de datum waarop de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een diplomatieke nota overhandigt, waarin om beslechting van een geschil door arbitrage wordt gevraagd; de derde scheidsman wordt aangewezen binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van verstrijken van de bovengenoemde zestig (60) dagen.

3. Indien binnen de overeengekomen termijn geen overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman wordt deze functie vervuld door een persoon benoemd door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie overeenkomstig de gebruiken van deze Organisatie.

4. Beide Overeenkomstsluitende Partijen nemen op zich, zich te houden aan iedere beslissing die overeenkomstig het bepaalde in dit artikel wordt gegeven. Het scheidsgerecht beslist over de verdeling van de kosten die uit deze procedure kunnen voortvloeien.

Artikel 15

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 16

Als een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt voor beide Overeenkomstsluitende Partijen, wordt deze Overeenkomst zodanig gewijzigd dat zij met de bepalingen van dat verdrag overeenstemt.

Artikel 17

Elk der Partijen kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In geval van opzegging door een der Partijen eindigt deze Overeenkomst zes (6) maanden na het tijdstip van ontvangst door de andere

Artículo 14

1. Excepto en aquellos casos en que este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del mismo, que no pueda ser resuelta por medio de consultas, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, será sometida a un tribunal integrado por tres árbitros; cada Parte Contratante nombrará a un árbitro y el tercero será nombrado de común acuerdo por los dos primeros árbitros escogidos, en la inteligencia de que el tercer árbitro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes.

2. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haga entrega a la otra Parte Contratante de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será designado dentro del término de treinta (30) días contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes mencionado.

3. Si dentro del término señalado no se llega a un acuerdo respecto al tercer árbitro, el cargo será desempeñado por la persona que designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional conforme a su práctica.

4. Ambas Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier resolución dictada de conformidad con lo dispuesto en este Artículo. El tribunal de arbitraje decidirá sobre la distribución de los gastos que resulten de este procedimiento.

Artículo 15

Este Convenio y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 16

Si empezare a regir una convención general multilateral de transporte aéreo para ambas Partes Contratantes, el presente Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicha convención.

Artículo 17

Cualquiera de las dos Partes podrá en todo momento, notificar a la otra Parte Contratante de su intención de poner fin al presente Convenio. Dicha notificación será enviada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En caso de denuncia por alguna de las Partes el presente Convenio quedará sin efecto a los seis (6) meses, después de la fecha de recibo de la

Overeenkomstsluitende Partij van de mededeling van opzegging, tenzij genoemde mededeling in onderling overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen wordt ingetrokken voor de datum van beëindiging. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na de ontvangst daarvan door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 18

Deze Overeenkomst wordt van de datum van haar ondertekening af voorlopig toegepast en treedt in werking op de datum van een diplomatieke notawisseling, waarin wordt verklaard dat de constitutioneel vereiste goedkeuring door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen is verkregen.

Artikel 19

Tenzij een der Partijen aan de andere Partij kennis geeft van haar voornemen deze Overeenkomst te beëindigen door een handeling overeenkomstig artikel 17 blijft deze Overeenkomst van kracht tot drie (3) jaar na de datum van haar ondertekening en kan zij telkens voor volgende perioden van drie (3) jaar worden verlengd door een diplomatieke notawisseling.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst ondertekenen.

GEDAAN te Mexico D.F., de zesde december negentienhonderd een en zeventig, in twee exemplaren, in de Nederlandse, de Spaanse en de Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden :	Voor de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten :
[Signed — Signé]	[Signed — Signé]
BEREND J. SLINGENBERG Harer Majesteits Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur	EMILIO O. RABASA Minister van Buitenlandse Betrekkingen van de Verenigde Mexicaanse Staten

ROUTETABEL

DEEL I

Een door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gerechtigd zijn om in beide richtingen luchtdiensten te exploiteren op de omschreven route :

Punten in Mexico – Toronto en/of Montreal – Amsterdam.

notificación de terminación a menos que antes del término de dicho plazo las Partes hayan retirado de común acuerdo la notificación. En caso de que la otra Parte Contratante no acuse recibo, la notificación se considerará como recibida catorce (14) días después de ser recibida dicha notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 18

El presente Convenio sera aplicable provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor, en la fecha de un canje de notas diplomáticas indicando que se ha obtenido la aprobación constitucional requerida por cada una de las Partes Contratantes.

Artículo 19

A menos que una de las Partes notifique a la otra su intención de terminar este Convenio, en los términos del Artículo 17, el mismo continuará en vigor hasta tres (3) años después de la fecha de su firma y podrá ser renovado por períodos sucesivos de tres (3) años, mediante canje de notas diplomáticas.

EN FE DE LO CUAL, los suscritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, firman el presente Convenio.

HECHO en México, Distrito Federal, a los seis días del mes de diciembre del año mil novecientos setente y uno, el por duplicado, en los idiomas neerlandés, español e inglés, todos los cuales son igualmente auténticos.

Por el Gobierno
del Reino de los Países Bajos :

[Signed — Signé]

BEREND J. SLINGENBERG
Embajador Extraordinario
y Plenipotenciario

Por el Gobierno
de los Estados Unidos Mexicanos :

[Signed — Signé]

EMILIO O. RABASA
Secretario de Relaciones Exteriores

CUADRO DE RUTAS

SECCIÓN I

Una línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, en la ruta especificada :

Puntos en México-Toronto y/o Montreal-Amsterdam.

DEEL II

Een door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gerechtigd zijn om in beide richtingen luchtdiensten te exploiteren op elk van de omschreven routes :

- a) Punten in Nederland—Montreal en/of Toronto—Chicago en/of Houston—Mexico City.
- b) Punten in de Nederlandse Antillen—Barranquilla—Panamá—San Jose—Guatemala—Kingston—Montego Bay—Cozumel—Can Cum—Mexico City.

DEEL III

1. De door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gerechtigd zijn vier frequenties per week in beide richtingen uit te voeren met Boeing 747 of een soortgelijk type luchtvaartuig.

2. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij in route *a*) van Deel II zal een in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappij zijn en zal gerechtigd zijn vier frequenties per week in beide richtingen uit te voeren met Boeing 747 of een soortgelijk type luchtvaartuig.

3. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij in route *b*) van Deel II zal een in de Nederlandse Antillen gevestigde luchtvaartmaatschappij zijn en zal gerechtigd zijn drie frequenties per week in beide richtingen uit te voeren met Douglas DC-9 of een soortgelijk type luchtvaartuig.

4. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen op enkele of alle vluchten enkele of alle tussenliggende punten omschreven in Deel I en II hierboven overslaan, met uitzondering van Cozumel in route *b*) van Deel II.

5. De door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij geniet volledige verkeersrechten op de route omschreven in Deel I.

6. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij in route *a*) van Deel II geniet geen commerciële verkeersrechten tussen Montreal, Toronto, Chicago en Houston enerzijds en Mexico City anderzijds.

7. De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij in route *b*) van Deel II geniet slechts commerciële verkeersrechten tussen de Nederlandse Antillen en Mexico City en tussen de Nederlandse Antillen, Baranquilla en Guatemala enerzijds en Cozumel en Can Cum anderzijds.

SECCIÓN II

Una línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos tendrá derecho a operar servicios aéreos en ambas direcciones, en cada ruta especificada :

- a) Puntos en los Países Bajos–Montreal y/o Toronto–Chicago y/o Houston–Ciudad de México.
- b) Puntos en las Antillas Neerlandesas–Barranquilla–Panamá–San José–Guatemala–Kingston–Montego Bay–Cozumel–Can Cum–Ciudad de México.

SECCIÓN III

1. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá derecho a operar 4 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Boeing 747 o cualquier tipo similar de aeronave.

2. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta *a)* de la sección II, será una línea aérea con domicilio en los Países Bajos, que tendrá derecho a operar 4 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Boeing 747 o cualquier tipo similar de aeronave.

3. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta *b)* de la sección II, será una línea aérea con domicilio en las Antillas Neerlandesas, que tendrá derecho a operar 3 frecuencias por semana en ambas direcciones, con Douglas DC-9 o cualquier tipo similar de aeronave.

4. Las líneas aéreas designadas, podrán omitir uno o todos los puntos intermedios especificados en las secciones I y II anteriores con la excepción de Cozumel en la ruta *b)* de la sección II, en uno o en todos los vuelos.

5. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, disfrutará de todos los derechos de tráfico en la ruta especificada en la sección I.

6. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta *a)* de la sección II, no disfrutará de derechos de tráfico comercial entre Montreal, Toronto, Chicago y Houston por un lado y la Ciudad de México por el otro.

7. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos en la ruta *b)* de la sección II disfrutará de derechos comerciales de tráfico solamente entre las Antillas Neerlandesas y la Ciudad de México y entre las Antillas Neerlandesas, Barranquilla y Guatemala por un lado y Cozumel y Can Cum por el otro.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Mexican States;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;²

Considering that the possibilities of commercial aviation as a means of transport and of promoting friendly understanding and goodwill among peoples are increasing from day to day;

Desiring to strengthen even more the cultural and economic bonds which link their peoples and the understanding and goodwill which exist between them;

Considering that it is desirable to organize, on equitable bases of equality and reciprocity, regular air services between the two countries, in order to obtain greater cooperation in the field of international air transportation;

Desiring to conclude an Agreement which will facilitate the attainment of the aforementioned objectives;

Have accordingly appointed duly authorized plenipotentiaries for this purpose, who have agreed as follows :

Article 1

For the purposes of this Agreement :

A. The word " Agreement " shall mean the Agreement and the route schedule annexed thereto.

B. The term " aeronautical authorities " shall mean in the case of the Kingdom of the Netherlands, for the Netherlands, the Director General of Civil Aviation of the Netherlands, and for the Netherlands Antilles, the Director of Civil Aviation of the Netherlands Antilles or any person or body authorized to perform the functions exercised at present by them, and in the case of the United Mexican States, the Secretariat of Communications and Transports or any person or body authorized to perform the functions exercised at present by the Secretariat of Communications and Transports.

¹ Came into force provisionally on 6 December 1971, the date of signature, in accordance with article 18.

² 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, and vol. 740, p. 21.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME
DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-
UNIS DU MEXIQUE RELATIF AUX TRANSPORTS
AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement des États-Unis du Mexique;

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944²;

Considérant que les possibilités de l'aviation commerciale comme mode de transport et comme moyen de favoriser l'entente et la bonne volonté entre les peuples, s'accroissent de jour en jour;

Désireux de renforcer plus encore les liens culturels et économiques qui unissent leurs peuples et l'entente et la bonne volonté qui règnent entre eux;

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser, dans des conditions équitables d'égalité et de réciprocité, des services aériens réguliers entre les deux pays, afin d'instituer une coopération meilleure dans le domaine du transport aérien international;

Désireux de conclure un accord destiné à faciliter la réalisation de ces desseins;

Ont désigné à cet effet leurs plénipotentiaires, qui sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord :

A. Le terme « Accord » s'entend de l'Accord et du tableau des routes y annexé;

B. L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, pour les Pays-Bas, du Directeur général de l'aviation civile des Pays-Bas, et pour les Antilles néerlandaises, du Directeur de l'aviation civile des Antilles néerlandaises, ou de toute personne ou de toute entité habilitée à remplir les fonctions qu'il exerce actuellement; et dans le cas des États-Unis du Mexique, du Secrétariat des communications et des transports ou de toute personne ou toute entité habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par le Secrétariat des communications et des transports;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 6 décembre 1971, date de la signature, conformément à l'article 18.

² 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, et vol. 740, p. 21.

C. The term “airline” shall mean any air transport enterprise offering or operating an international air service.

D. The term “designated airline” shall mean an airline which one of the Contracting Parties have notified the other Contracting Party to be the airline which will operate a route or routes specified in the route schedule annexed to the Agreement.

E. The terms “territory”, “air service”, “international air service” and “stop for non-traffic purposes” will have for the purpose of the present Agreement the meaning given by the International Civil Aviation Convention of Chicago, of December 7, 1944, in articles 2 and 96.

F. The term “capacity of an aircraft” shall mean the pay load of an aircraft expressed in relation with the number of seats of passengers and the weight for cargo and mail.

G. The term “capacity offered” shall mean the total of capacities of the aircraft utilized for the operation of each one of the agreed air services multiplied by the frequencies with which these aircraft operate over a given period.

H. The term “air route” shall mean the scheduled route followed by an aircraft that is in regular service for public transport of passengers, cargo or mail.

I. The term “specified route” shall mean the route described in the route schedule attached to this Agreement.

J. The term “passenger load factor” shall mean the relation between the number of passengers carried by an airline, on a specified route over a given period divided by the number of seats offered by the same airline on the same route and during the same period.

K. The term “frequency” shall mean the number of roundtrips over a given period that an airline operates on a specified route.

L. The term “change of gauge” shall mean the change of an aircraft for another, with different capacity on a specified route.

M. The term “scheduled flights” shall mean the flights made by the airlines designated on specified routes.

N. The term “through plane service” shall mean the service offered by an airline without changing aircraft, from a point in the territory of one Contracting Party to a point in the territory of the other Contracting Party and beyond the aforesaid points.

C. L'expression « entreprise de transports aériens » désigne toute entreprise de transports aériens offrant ou exploitant un service aérien international;

D. L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée à l'autre Partie comme étant chargée d'exploiter la ou les routes indiquées dans le tableau des routes annexé au présent Accord.

E. Les termes « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » (escale technique) auront, aux fins du présent Accord, le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

F. L'expression « capacité d'un aéronef » s'entend de la charge commerciale d'un aéronef exprimée en fonction du nombre de sièges destinés aux passagers et du poids réservé aux marchandises et au courrier.

G. L'expression « capacité offerte » s'entend de la capacité totale des aéronefs utilisés pour l'exploitation de chacun des services aériens convenus, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée.

H. L'expression « route aérienne » s'entend de l'itinéraire préétabli que doit suivre un aéronef affecté à un service aérien régulier de transport public de passagers, de marchandises ou de courrier.

I. L'expression « route spécifiée » s'entend d'une route décrite dans le tableau des routes annexé au présent Accord.

J. L'expression « coefficient de charge passagers » s'entend du rapport qui existe entre le nombre des passagers que transporte une entreprise de transports aériens sur une route spécifiée et pendant une période donnée et le nombre des sièges offerts par la même entreprise sur la même route pendant la même période.

K. Le terme « fréquence » s'entend du nombre de vols aller-retour qu'une entreprise de transports effectuée sur une route spécifiée pendant une période donnée.

L. L'expression « rupture de charge » s'entend du changement, sur une route spécifiée, d'un aéronef pour un autre, de capacité différente.

M. L'expression « vols réguliers » s'entend des vols effectués par les entreprises désignées sur des routes spécifiées.

N. L'expression « service continu » s'entend du service offert par une entreprise, sans changer d'aéronef, d'un point du territoire de l'une des Parties contractantes à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante et au-delà des points mentionnés.

Article 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement with the purpose of establishing air services on the specified routes in the route schedule annexed.

2. Except otherwise agreed in this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in the operation of international services, the following rights :

- a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) To make stops for non-traffic purposes in said territory;
- c) To embark and disembark passengers, cargo and mail in international traffic in said territory, at the points specified in the annexed route schedule.

3. The fact that such rights may not be exercised immediately shall not preclude the subsequent inauguration of air services by the airlines of the Party to whom such rights are granted over the routes specified in the said route schedule.

4. Both Contracting Parties agree that for the purpose of this agreement cargo transportation is complementary to the passengers transportation; therefore the operation of exclusive cargo services will be subject to negotiations between both Parties.

Article 3

1. Upon entry into effect of the present Agreement the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall communicate to each other as soon as possible the relevant information on authorizations granted to operate the routes specified in the route schedule.

2. Air services on a specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Party to whom the rights are granted after that Party has designated an airline for that route and the other Party has given the appropriate operating permission.

Such other Party shall be bound to give this permission requiring from the designated airline to qualify before the competent aeronautical authorities of that Party, under the laws and regulations normally applied by these authorities.

Article 4

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating permission granted to the airline designated by the other Contracting

Article 2

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord aux fins d'établir des services aériens sur les routes spécifiées dans le tableau des routes figurant en annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chaque Partie contractante aura, pour l'exploitation des services internationaux, les droits suivants :

- a) Droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;
- b) Droit d'escale non commerciale dans ledit territoire;
- c) Droit d'embarquer et de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux points indiqués dans le tableau des routes joint en annexe.

3. Le fait de ne pas exercer immédiatement ces droits ne constituera pas un obstacle à l'inauguration ultérieure de services aériens sur les routes indiquées dans ledit tableau des routes par l'entreprise de la Partie contractante à laquelle ces droits sont accordés.

4. Les deux Parties contractantes conviennent qu'aux fins du présent Accord le transport de marchandises est complémentaire du transport de passagers; en conséquence, l'exploitation de services réservés uniquement au transport de marchandises devra faire l'objet de négociations entre les deux Parties.

Article 3

1. A compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiqueront aussi rapidement que possible les renseignements concernant les autorisations accordées pour exploiter les routes spécifiées dans le tableau des routes.

2. Les services aériens sur une route spécifiée pourront être inaugurés immédiatement ou ultérieurement, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés, lorsque celle-ci aura désigné une entreprise chargée de desservir ladite route et que l'autre Partie contractante aura donné l'autorisation d'exploitation voulue.

L'autre Partie contractante sera tenue d'accorder l'autorisation après s'être assurée que l'entreprise désignée satisfait aux conditions prescrites par les autorités aéronautiques compétentes de ladite Partie contractante, conformément aux lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités.

Article 4

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise désignée par l'autre Partie l'autorisation d'exploitation, lorsqu'elle

Party, in the event that it is not satisfied that the majority of the ownership and the effective control of said airline are vested in nationals of the other Party in accordance with its respective laws, or in case of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in this Agreement, or in case of failure of the airline or the Government designating it to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

Article 5

1. The laws and regulations of one Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Party and shall be fulfilled by such aircraft upon entering into or departing from, and while within the territory of the first Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by passengers, crew, cargo and mail transported on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from, and while within the territory of the first Party.

Article 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the routes and services described in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

Article 7

1. Each of the Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Each of the Parties agrees, however, that these charges shall not be

n'aura pas la certitude que la plus grande part de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'autre Partie contractante conformément aux lois de cette dernière ou si ladite entreprise ne se conformait pas aux lois et règlements mentionnés dans le présent Accord, ou si cette entreprise ou le gouvernement qui l'aura désignée ne se conformait pas aux conditions auxquelles les droits sont accordés en vertu du présent Accord.

Article 5

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs tant qu'ils se trouvent dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, qui devront s'y conformer à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie et tant qu'ils se trouveront dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, équipages, marchandises ou courrier, tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de sortie, de contrôle, d'immigration, aux passeports, à la douane et au contrôle sanitaire seront applicables aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie et tant qu'ils se trouveront dans les limites dudit territoire.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valides par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des routes et des services décrits dans le présent Accord, sous réserve que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces brevets ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimums établies en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 7

1. Chacune des Parties contractantes pourra décider ou autoriser la perception de taxes équitables et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et autres installations et services placés sous son contrôle. Chacune des

higher than those paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

2. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

3. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8

Both Contracting Parties agree that there shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each Party to operate the agreed air services between their territories.

Article 9

In the operation by the designated airlines of the air services mentioned in this Agreement, the interests of the airlines of the other Contracting Party will be taken into consideration, so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or parts of the same routes.

Parties contractantes reconnaît, toutefois, que ces taxes ne devront pas être plus élevées que les droits qui seraient acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

2. Les aéronefs exploités en service international par les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes, ainsi que leurs équipements normaux, pièces de rechange, carburants, lubrifiants, et provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui demeurent à bord des aéronefs seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, droits d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

3. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou en son nom, ou mis à bord des aéronefs exploités par l'entreprise désignée pour être utilisés uniquement en service international, seront exemptés sur le territoire de la première Partie contractante de tous impôts et droits nationaux, y compris les droits de douane et droits d'inspection, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués. Il pourra être exigé que les articles susmentionnés soient placés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

4. L'équipement normal des aéronefs ainsi que les pièces de rechange, les approvisionnements, les carburants et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs de chacune des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie, qui pourront demander que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en ait été autrement disposé conformément aux règlements douaniers.

Article 8

Les deux Parties contractantes s'engagent à assurer aux entreprises désignées par chacune d'elles des conditions égales et équitables aux fins de l'exploitation des services aériens convenus entre leurs territoires respectifs.

Article 9

Dans l'exploitation des services aériens visés au présent Accord par les entreprises désignées, il sera tenu compte des intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante, afin de ne pas porter indûment préjudice aux services assurés par ces dernières sur les mêmes routes ou sur une partie des mêmes routes.

Article 10

1. It is agreed between the two Contracting Parties that the services provided by the airline(s) designated under this Agreement and its route schedule shall retain as principal objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which the airline is a carrier and the countries of destination.

2. The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

3. Both Parties recognize that the development of local and regional services is a legitimate right of each of their countries. They agree therefore to consult periodically on the manner in which the standards mentioned in this article are being complied with by the respective designated airlines, in order to ensure that their respective interests in the local and regional services as well as the continental services are not being harmed.

4. Every change of gauge justifiable for reasons of economy of operation, shall be permitted in any stop on the specified routes. Nevertheless, no change of gauge may be made in the territory of the other Party when it modifies the characteristics of the operation of a through airline service or if it is incompatible with the principles enunciated in the present Agreement.

5. Before effecting an increase in capacity offered on a specified route or of the frequencies on said route, notification will be given by the aeronautical authorities of the Party concerned to the other Contracting Party at least fifteen (15) days in advance.

If the other Party considers that the increase is not justified in the light of the traffic volume on the route or that it is harmful to the interests of its designated airline, the latter may request a consultation with the other Party within a period of fifteen (15) days. Such consultation shall be initiated within the next thirty (30) days after the request and the designated airlines shall supply all necessary traffic information required to determine the necessity or justification of the proposed increase. In the event that no agreement is reached within ninety (90) days following the request for consultation, the issue shall be submitted to arbitration in accordance with article 14 of this Agreement. Meanwhile the proposed increase shall not take effect.

Article 11

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

Article 10

1. Il est entendu entre les Parties contractantes que les services assurés par l'entreprise ou les entreprises désignées en vertu du présent Accord et du tableau des routes auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise est ressortissante et les pays de destination.

2. Les services offerts par les entreprises désignées en vertu du présent Accord devront tenir le plus grand compte des besoins du public.

3. Les deux Parties reconnaissent que le développement de services locaux et régionaux est un droit légitime de leurs pays respectifs. Elles conviennent donc de se consulter périodiquement sur la manière dont les normes du présent article seront respectées par les entreprises qu'elles auront désignées, pour assurer la sauvegarde de leurs intérêts respectifs en matière de services locaux et régionaux ainsi que de services continentaux.

4. Toute rupture de charge justifiée par des raisons d'économie d'exploitation sera admise à toutes les escales des routes spécifiées. Néanmoins, aucune rupture de charge ne pourra être effectuée dans le territoire de l'autre Partie contractante si cela modifie les caractéristiques de l'exploitation d'un service long courrier ou est incompatible avec les principes énoncés dans le présent Accord.

5. Avant d'augmenter la capacité offerte ou la fréquence des services sur l'une des routes spécifiées, les autorités aéronautiques de la Partie contractante intéressée en informeront 15 (quinze) jours à l'avance au moins les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Si cette dernière considère que l'augmentation n'est pas justifiée compte tenu du volume du trafic de cette route ou qu'elle porte préjudice aux intérêts de l'entreprise désignée par elle, ladite Partie pourra demander dans les 15 (quinze) jours qui suivront des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations devront commencer 30 (trente) jours au plus après la demande et les entreprises désignées auront l'obligation de fournir tous les renseignements sur le trafic qui leur seront demandés pour prendre une décision quant à la nécessité ou la justification de l'augmentation proposée. Au cas où les Parties contractantes ne parviendraient pas à un accord dans les 90 (quatre-vingt-dix) jours suivant la date de la demande de consultation, la question sera soumise à l'arbitrage conformément à l'article 14 du présent Accord. Dans l'intervalle, l'augmentation proposée ne pourra être mise en vigueur.

Article 11

1. Les tarifs qu'appliqueront les entreprises d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous

cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, and the tariffs of other airlines.

2. Subject to the provision of paragraph 4 of this article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

3. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the procedures of IATA, and be subject to approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

4. The tariffs so agreed, as well as the conditions upon which those tariffs depend and the conditions for any auxiliary functions which are associated with the application of those tariffs, shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article, or if during the first 15 days of the 45 day period referred to in paragraph 4 of this article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

6. It is understood that the procedure provided for in the paragraph 5, shall be applicable only in cases of extreme conflict between the airlines designated by the Contracting Parties, or between the designated airline and the aeronautical authorities concerned. Normal cases in which approval of rates is withheld due to failure to comply with certain requirements on the part of the airline, seeking the approval, or due to certain modifications in the rules which apply domestically, can always be solved directly between the designated airline and the aeronautical authorities concerned.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 4 of this article and on the determination of any tariff under paragraph 5, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 14.

8. The tariffs established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article.

les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques du service et des tarifs appliqués par les autres entreprises.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, aucun tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ne l'ont pas approuvé.

3. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises intéressées des deux Parties contractantes, après consultations des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; cet accord sera réalisé, autant que possible, par le moyen des procédures établies par l'Association du transport aérien international, et devra être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Les tarifs ainsi convenus, de même que les conditions dont dépendent ces tarifs et les conditions de toutes les fonctions auxiliaires associées à l'application de ces tarifs, seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes 45 (quarante-cinq) jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur; dans certains cas, ce délai pourra être abrégé si lesdites autorités y consentent.

5. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour toute autre raison, il est impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, ou encore si, au cours des 15 premiers jours de la période de 45 jours mentionnée au paragraphe 4 du présent article, une Partie contractante notifie à l'autre son refus d'approuver un tarif convenu conformément au paragraphe 3, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

6. Il est entendu que la procédure prévue au paragraphe 5 s'appliquera uniquement en cas de conflit grave entre les entreprises désignées par les Parties contractantes ou entre l'entreprise désignée et les autorités aéronautiques correspondantes. Dans les cas ordinaires où les tarifs ne sont pas approuvés du fait que l'entreprise qui sollicite l'approbation ne répond pas à certaines conditions, ou par suite de la modification de règles d'application interne, les conflits pourront toujours être résolus directement entre l'entreprise désignée et les autorités aéronautiques correspondantes.

7. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 4 ou de la fixation d'un tarif en application du paragraphe 5, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

8. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

Article 12

1. Both Contracting Parties agree that, subject to the provisions of this article, a designated airline of either Contracting Party may enter into a pool arrangement for the operation of any of the routes specified in the route schedule to this Agreement.

2. "Pool" means any arrangement made by a designated airline with any other airline or airlines of the same or different nationalities for the purpose of operating jointly any of the agreed services and to share among themselves the revenue and expenses thereof.

3. For the purpose of such pool a designated airline may establish schedules, time-tables, combined or through joint fares and rates, subject to the provisions of article 11; enter into lease, charter and interchange of equipment.

4. Any arrangement entered upon by a designated airline of one Contracting Party must be notified in writing to the other Contracting Party.

5. Arrangements referred to in this article are limited to pools on any of the specified routes :

- a) Between the designated airlines of the Contracting Parties;
- b) Between a designated airline and other airline or airlines of the same Contracting Party;
- c) Between a designated airline of one Contracting Party and an airline or airlines of a third country which is or are authorized by the other Contracting Party to exercise traffic rights at the point in the territory of the other Contracting Party through which the pool service is to be operated.

6. Nothing in this article shall prevent the establishment and operation of the other joint operating organizations, international operating entities of pool arrangements referred to in articles 77 and 79 of the Chicago Convention.

Article 13

1. Consultation between the competent authorities of both Parties may be requested at any time by either Party for the purpose of discussing the interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of the Netherlands or the Secretariat of Foreign Relations of the United Mexican States, as the case may be. Should agreement be reached on amendment of the Agreement, such amendment will be formalized by an exchange of diplomatic notes.

2. The amendments agreed upon will be provisionally applied as from the

Article 12

1. Les deux Parties contractantes conviennent que, sous réserve des dispositions du présent article, une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties pourra conclure des arrangements de pool en vue d'exploiter l'une des routes spécifiées dans le tableau des routes du présent Accord.

2. L'expression « pool » s'entend de tout arrangement conclu entre une entreprise désignée et une autre entreprise ou d'autres entreprises de la même nationalité ou d'une nationalité différente en vue d'exploiter en commun des services aériens convenus et de se partager les revenus et les dépenses s'y rapportant.

3. Aux fins dudit pool, une entreprise désignée pourra fixer des itinéraires des horaires, des tarifs unifiés ou combinés, sous réserve des dispositions de l'article 11, et conclure des contrats de location, d'affrètement et d'échange de matériel.

4. Tout arrangement conclu par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes devra être notifié par écrit à l'autre Partie contractante.

5. Les arrangements visés au présent article ne concernent que les pools constitués sur l'une des routes spécifiées :

- a) Entre les entreprises désignées par les Parties contractantes ;
- b) Entre une entreprise désignée et une autre ou d'autres entreprises de la même Partie contractante ;
- c) Entre une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes et une entreprise ou des entreprises d'un pays tiers autorisées par l'autre Partie contractante à exercer des droits de trafic en un point du territoire de l'autre Partie contractante à partir duquel le service de pool doit être exploité.

6. Aucune disposition du présent article ne fera obstacle à la constitution et au fonctionnement des autres entreprises communes, entités internationales ou accords de pool visés aux articles 77 et 79 de la Convention de Chicago.

Article 13

1. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander que des consultations aient lieu entre les autorités compétentes des deux Parties, dans le but de discuter de l'interprétation, de l'application ou de la modification du présent Accord. Ces consultations commenceront dans les 60 (soixante) jours qui suivront la date à laquelle aura été reçue la demande faite par le Ministère des affaires étrangères du Royaume des Pays-Bas ou par le Secrétariat des relations extérieures des Etats-Unis du Mexique, selon le cas. S'il est convenu de modifier le présent Accord, ces modifications entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Les amendements ainsi approuvés entreront en vigueur à titre provi-

date of the exchange of diplomatic notes and will become effective as of the date agreed upon by the Parties by subsequent exchange of diplomatic notes, upon approval obtained in accordance with the respective constitutional procedures.

Article 14

1. Except as otherwise provided in this Agreement, any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement, which cannot be settled through consultation, upon request of either Contracting Party, shall be submitted to a Tribunal of three arbitrators; each Contracting Party shall name one arbitrator and the third shall be named by agreement of the two arbitrators thus chosen, with the understanding that the third arbitrator cannot be a national of either Contracting Party.

2. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within sixty (60) days of the date of delivery by either of the Contracting Parties to the other Contracting Party of a diplomatic note requesting the settlement of a dispute by arbitration; the third arbitrator shall be designated within thirty (30) days from the date of expiration of the sixty (60) days referred to above.

3. If within the term agreed upon no agreement is reached as to the third arbitrator, the post shall be filled by a person appointed by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization, in conformity with its practice.

4. Both Contracting Parties undertake to comply with any decision given in conformity with the provisions of this Article. The Arbitral Tribunal shall determine the allocation of the expenses that may result from this procedure.

Article 15

This Agreement and all amendments thereof, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 16

If a general multilateral air transport convention enters into force, for both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article 17

Either of the Parties may at any time notify the other Contracting Party of its intention to terminate the present Agreement. This notification shall be sent

soire à partir de la date de l'échange de notes et définitivement à la date dont seront convenues les deux Parties contractantes par un nouvel échange de notes une fois que chacune d'elles aura obtenu l'approbation requise par ses procédures constitutionnelles.

Article 14

1. Sauf dispositions contraires du présent Accord, tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation et à l'application du présent Accord, qui ne peut être réglé par voie de consultations, sera, sur la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, soumis à un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les arbitres ainsi choisis, étant entendu que ce troisième arbitre ne devra pas être ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Chacune des Parties contractantes désignera un arbitre dans les 60 (soixante) jours qui suivront la date à laquelle l'une aura adressé à l'autre une note diplomatique demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage; le troisième arbitre devra être désigné dans les 30 (trente) jours qui suivront cette période de 60 (soixante) jours.

3. Si le troisième arbitre n'est pas choisi dans le délai prescrit, ses fonctions seront confiées à la personne qu'aura désignée le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale conformément à la procédure de cette Organisation.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du présent article. Le tribunal d'arbitrage décidera de la répartition des frais de cette procédure.

Article 15

Le présent Accord et tous les amendements y relatifs seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16

Si une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens entre en vigueur pour les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié et rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 17

Chacune des deux Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera

simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event of denunciation by either Party, this Agreement shall terminate six (6) months after the date of receipt by the other Party of the notification of termination, unless, by agreement between the Contracting Parties, said notification is withdrawn before the date of expiration. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt the notification shall be deemed as having been received fourteen (14) days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 18

The present Agreement will become provisionally applicable as of the date of its signature and it will become effective on the date of an exchange of diplomatic notes, stating that the approval constitutionally required by each of the Contracting Parties has been obtained.

Article 19

Unless one of the Parties gives notice to the other of its intention to terminate this Agreement, by action pursuant to article 17, it will remain in force until three (3) years after the date of its signature and may be renewed for successive further periods of three (3) years, through an exchange of diplomatic notes.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, sign the present Agreement.

DONE at Mexico, D.F., on this sixth day of the month of December, nineteen hundred seventy one, in duplicate, in the Netherlands, Spanish and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Government
of the Kingdom of the Netherlands :

[Signed]

BEREND J. SLINGENBERG
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary

For the Government
of the United Mexican States :

[Signed]

EMILIO O. RABASA
Secretary of Foreign Relations

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

An airline designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate air services in both directions, on the route specified :

Points in Mexico—Toronto and/or Montreal—Amsterdam.

communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En cas de dénonciation par l'une ou l'autre Partie, le présent Accord prendra fin six mois après la date à laquelle l'autre Partie aura reçu la notification, à moins que par accord entre les Parties contractantes ladite notification ne soit retirée avant la date d'expiration. En l'absence d'accusé de réception émanant de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 (quatorze) jours après la date à laquelle elle sera parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

Le présent Accord deviendra applicable à titre provisoire dès sa signature et entrera définitivement en vigueur à la date d'un échange de notes diplomatiques attestant que l'approbation requise par les procédures constitutionnelles de chacune des Parties contractantes a été obtenue.

Article 19

A moins que l'une des Parties notifie à l'autre son intention d'y mettre fin conformément à la procédure définie à l'article 17, le présent Accord restera en vigueur pendant trois ans à compter de la date de sa signature et pourra être reconduit par périodes successives de trois ans, moyennant un échange de notes diplomatiques.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Mexico, le 6 décembre 1971, en double exemplaire, en langues néerlandaise, anglaise et espagnole, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
des Pays-Bas :
L'Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire,
[Signé]
BEREND J. SLINGENBERG

Pour le Gouvernement
des Etats-Unis du Mexique :
Le Secrétaire
aux relations extérieures,
[Signé]
EMILIO O. RABASA

TABLEAU DES ROUTES

SECTION I

L'entreprise de transports désignée par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique aura le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens sur la route spécifiée ci-après :

Points situés au Mexique—via Toronto et/ou Montréal, vers Amsterdam.

SECTION II

An airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services in both directions, on each route specified :

- a) Points in the Netherlands—Montreal and/or Toronto—Chicago and/or Houston—Mexico City.
- b) Points in the Netherlands Antilles—Barranquilla—Panama—San José—Guatemala—Kingston—Montego Bay—Cozumel—Can Cum—Mexico City.

SECTION III

1. The airline designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate four frequencies per week in both directions with Boeing 747 or any similar type of aircraft.

2. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands in route *a* of Section II shall be an airline domiciled in the Netherlands and shall be entitled to operate four frequencies per week in both directions with Boeing 747 or any similar type of aircraft.

3. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands in route *b* of section II shall be an airline domiciled in the Netherlands Antilles and shall be entitled to operate three frequencies per week in both directions with Douglas DC-9 or any similar type of aircraft.

4. The designated airlines may omit any or all of the intermediate points specified in section I and II above, with the exception of Cozumel in route *b* of section II, on any or all flights.

5. The airline designated by the Government of the United Mexican States shall enjoy full traffic rights on the route specified in section I.

6. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands in route *a* of section II shall not enjoy commercial traffic rights between Montreal, Toronto, Chicago and Houston on the one hand and Mexico City on the other.

7. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands in route *b* of section II shall enjoy commercial traffic rights only between the Netherlands Antilles and Mexico City and between the Netherlands Antilles, Barranquilla and Guatemala on the one hand and Cozumel and Can Cum on the other.

SECTION II

Une entreprise de transports désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas aura le droit d'exploiter des services aériens dans les deux sens, sur chaque route spécifiée ci-après :

- a) Points situés aux Pays-Bas via Montréal et/ou Toronto-Chicago et/ou Houston vers Mexico;
- b) Points situés dans les Antilles néerlandaises—via Barranquilla—Panama—San José—Guatemala—Kingston—Montego Bay—Cozumel—Can Cum—vers Mexico.

SECTION III

1. L'entreprise désignée par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique aura le droit d'exploiter quatre fréquences par semaine dans les deux directions, avec un Boeing-747 ou tout type d'aéronef analogue.

2. L'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sur la route *a* de la section II sera une entreprise domiciliée aux Pays-Bas, qui aura le droit d'exploiter quatre fréquences par semaine dans les deux directions, avec un Boeing-747 ou tout type d'aéronef analogue.

3. L'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sur la route *b* de la section II sera une entreprise domiciliée aux Antilles néerlandaises, qui aura le droit d'exploiter trois fréquences par semaine dans les deux directions, avec un Douglas DC-9 ou tout type d'aéronef analogue.

4. Les entreprises désignées pourront omettre un des points intermédiaires spécifiés dans les sections I et II ci-dessus, ou même tous les points, à l'exception de Cozumel sur la route *b* de la section II, lors d'un vol ou de tous les vols.

5. L'entreprise désignée par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique jouira de tous les droits de trafic sur la route spécifiée dans la section I.

6. L'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sur la route *a* de la section II ne jouira pas des droits de trafic commercial entre Montréal, Toronto, Chicago et Houston d'une part et Mexico de l'autre.

7. L'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sur la route *b* de la section II jouira des droits de trafic commercial seulement entre les Antilles néerlandaises et Mexico et entre les Antilles néerlandaises, Barranquilla et Guatemala d'une part et Cozumel et Can Cum de l'autre.

No. 11950

**MALI
and
NIGER**

**Protocol of Agreement authorizing the carrying out of air transport
on request. Signed at Niamey on 31 May 1972**

Authentic text : French.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September
1972.*

**MALI
et
NIGER**

**Protocole d'accord portant autorisation d'effectuer du transport
aérien à la demande. Signé à Niamey le 31 mai 1972**

Texte authentique : français.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre
1972.*

PROTOCOLE D'ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE DU
MALI ET LA RÉPUBLIQUE DU NIGER PORTANT AUTO-
RISATION D'EFFECTUER DU TRANSPORT AÉRIEN À
LA DEMANDE

Le Ministre des travaux publics, des transports et de l'urbanisme du
Gouvernement de la République du Niger;

Le Ministre des transports, des télécommunications et du tourisme du
Gouvernement de la République du Mali;

Considérant la nécessité de développer d'une façon harmonieuse le trans-
port aérien non régulier pouvant exister entre la République du Niger, la
République du Mali et les autres parties du monde,

Désireux d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la
Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago le 7
décembre 1944²,

Considérant l'Accord aérien nigéro-malien signé à Bamako le 15 janvier
1964³,

Conviennent de ce qui suit :

Article premier

Les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront le droit
d'effectuer du transport aérien à la demande dans les conditions ci-dessous.

Article 2

L'entreprise désignée par le Gouvernement de la République du Niger est
la Compagnie multinationale « Air Afrique ».

L'entreprise désignée par le Gouvernement de la République du Mali est
la Compagnie nationale « Air Mali ».

Article 3

L'itinéraire autorisé aux termes du présent Accord est le suivant :

Bamako – Niamey – Djeddah et vice versa

sous réserve des accords passés entre les Parties contractantes et le Gouverne-
ment de l'Arabie Séoudite.

¹ Entré en vigueur le 31 mai 1972 par la signature, conformément à l'article 7.

² 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, et vol. 740, p. 21.

³ *Ibid.*, vol. 499, p. 197.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

PROTOCOL OF AGREEMENT¹ BETWEEN THE REPUBLIC OF MALI AND THE REPUBLIC OF THE NIGER AUTHORIZING THE CARRYING OUT OF AIR TRANSPORT ON REQUEST

The Minister of Public Works, Transport and Town Planning of the Government of the Republic of the Niger,

The Minister of Transport, Telecommunications and Tourism of the Government of the Republic of Mali,

Considering the need for the harmonious development of possible non-scheduled air transport between the Republic of the Niger, the Republic of Mali and other parts of the world,

Desiring to apply to such transport the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944,²

Considering the Air Transport Agreement between the Niger and Mali signed at Bamako on 15 January 1964,³

Agree on the following :

Article 1

The enterprises designated by each Contracting Party shall be entitled to carry out air transport operations on request on the conditions outlined below.

Article 2

The enterprise designated by the Government of the Republic of the Niger shall be the multinational company " Air Afrique ".

The enterprise designated by the Government of the Republic of Mali shall be the national company " Air Mali ".

Article 3

The route authorized under the terms of this Agreement shall be the following :

Bamako – Niamey – Jidda and vice versa

subject to the agreements entered into by the Contracting Parties and the Government of Saudi Arabia.

¹ Came into force on 31 May 1972, the date of signature, in accordance with article 7.

² 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, and vol. 740, p. 21.

³ *Ibid.*, vol. 499, p. 197.

Article 4

Le présent Accord ne s'appliquera pas pendant une période allant de 30 jours avant l'exécution du premier vol-départ du pèlerinage annuel à 30 jours après l'exécution du dernier vol-retour dudit pèlerinage.

Article 5

Le présent Accord est valable pour une durée d'un an renouvelable par tacite reconduction.

Article 6

Chaque Partie contractante a la faculté de dénoncer le présent Accord avec un préavis de 60 jours.

Article 7

Le présent Accord entrera en vigueur au moment de sa signature.

FAIT à Niamey, le 31 mai 1972, en deux exemplaires originaux.

Pour le Gouvernement
de la République du Niger :
Le Ministre des travaux publics,
des transports et de l'urbanisme,
DANДОBI MAHAMANE

Pour le Gouvernement
de la République du Mali :
Le Directeur
de l'aviation civile,
MOUSSA MAIGA

Article 4

This Agreement shall not apply during a period beginning 30 days prior to the departure of the first outward flight for the annual pilgrimage and ending 30 days after the arrival of the last return flight from the said pilgrimage.

Article 5

This Agreement shall be valid for one year and shall be renewable by tacit agreement.

Article 6

Each Contracting Party may denounce this Agreement subject to 60 days' notice.

Article 7

This Agreement shall enter into force upon its signature.

DONE at Niamey, on 31 May 1972, in duplicate.

For the Government
of the Republic of the Niger :
DANДОBI MAHAMANE
Minister of Public Works,
Transport and Town Planning

For the Government
of the Republic of Mali :
MOUSSA MAIGA
Director of Civil Aviation

ANNEX A

*Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations*

ANNEXE A

*Ratifications, adhésions, prorogations, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

ANNEX A

No. 52. CONSTITUTION OF THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION. SIGNED AT LONDON ON 16 NOVEMBER 1945¹

ACCEPTANCES

Instruments deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on :

18 January 1972

BAHRAIN

(With effect from 18 January 1972. Signature affixed on 18 January 1972.)

27 January 1972

QATAR

(With effect from 27 January 1972. Signature affixed on 27 January 1972.)

16 December 1971

OMAN

(With effect from 10 February 1972. Signature affixed on 10 February 1972.)

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 14 September 1972.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 4, p. 275; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 5 and 7 to 10, as well as annex A in volume 767.

ANNEXE A

N° 52. CONVENTION CRÉANT UNE ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE. SIGNÉE À LONDRES LE 16 NOVEMBRE 1945¹

ACCEPTATIONS

Instruments déposés auprès du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord les :

18 janvier 1972

BAHREÏN

(Avec effet au 18 janvier 1972. Signature apposée le 18 janvier 1972.)

27 janvier 1972.

QATAR

(Avec effet au 27 janvier 1972. Signature apposée le 27 janvier 1972.)

16 décembre 1971

OMAN

(Avec effet au 10 février 1972. Signature apposée le 10 février 1972.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 14 septembre 1972.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 4, p. 275; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 5 et 7 à 10, ainsi que l'annexe A du volume 767.

No. 521. CONVENTION ON THE PRIVILEGES AND IMMUNITIES OF THE SPECIALIZED AGENCIES. APPROVED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 21 NOVEMBER 1947¹

N° 521. CONVENTION SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DES INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES. APPROUVÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 21 NOVEMBRE 1947¹

ACCESSION

Instrument deposited on :

13 September 1972

CUBA

(The accession applies to the following specialized agencies: Food and Agricultural Organization of the United Nations, International Labour Organisation, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, World Meteorological Organization, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, Universal Postal Union, International Civil Aviation Organization, International Telecommunication Union and World Health Organization.)

With the following reservations :

ADHÉSION

Instrument déposé le :

13 septembre 1972

CUBA

(L'adhésion s'applique aux institutions spécialisées suivantes : l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation météorologique mondiale, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, l'Union postale universelle, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Union internationale des télécommunications et l'Organisation mondiale de la santé.)

Avec les réserves suivantes :

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

« El Gobierno Revolucionario de Cuba no se considera obligado por las disposiciones de las secciones 24 y 32 de la Convención en virtud de las cuales la Corte Internacional de Justicia tendrá jurisdicción obligatoria en las controversias que versen sobre la interpretación o aplicación de la Convención. Con respecto a la competencia de la Corte Internacional de Justicia en tales controversias, Cuba sostiene que para someter una controversia a la solución de la Corte Internacional de

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 33, p. 261. For final or revised texts of annexes to the Convention transmitted to the Secretary-General subsequent to the date of its registration, see : vol. 71, p. 318; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 298; vol. 314, p. 308; vol. 323, p. 364; vol. 327, p. 326; vol. 371, p. 266; vol. 423, p. 284; vol. 559, p. 348 and vol. 645, p. 340; for other subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 10, as well as annex A in volumes 703, 719, 743, 749, 755, 784, 801 and 817.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261. Pour les textes finals ou révisés d'annexes communiqués au Secrétaire général postérieurement à la date d'enregistrement de la Convention, voir : vol. 71, p. 319; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 299; vol. 314, p. 309; vol. 323, p. 365; vol. 327, p. 327; vol. 371, p. 267; vol. 423, p. 285; vol. 559, p. 349, et vol. 645, p. 341; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 10, ainsi que l'annexe A des volumes 703, 719, 743, 749, 755, 784, 801 et 817.

Justicia debe obtenerse, en cada caso particular, el consentimiento de todas las partes interesadas en la controversia. Esta reserva se aplica igualmente a la disposición de la sección 32 que estipula que las partes interesadas aceptarán como decisiva la opinión consultiva de la Corte Internacional de Justicia.»

[TRANSLATION]

The Revolutionary Government of Cuba does not consider itself bound by the provisions of sections 24 and 32 of the Convention, under which the International Court of Justice has compulsory jurisdiction in disputes arising out of the interpretation or application of the Convention. Concerning the competence of the International Court of Justice in such disputes, Cuba takes the position that for any dispute to be referred to the International Court of Justice for settlement, the agreement of all parties involved in the dispute must be obtained in each individual case. This reservation also applies to the provision of section 32 requiring the parties concerned to accept the advisory opinion of the International Court of Justice as decisive.

[TRADUCTION]

Le Gouvernement révolutionnaire cubain ne se considère pas comme lié par les dispositions des sections 24 et 32 de la Convention prévoyant le recours obligatoire à la Cour internationale de Justice pour les différends qui portent sur l'interprétation ou l'application de la Convention. En ce qui concerne la compétence de la Cour internationale de Justice quant à ces différends, Cuba estime que pour porter une contestation devant la Cour internationale de Justice, il faut dans chaque cas l'accord de toutes les parties au différend. Cette réserve vise également la disposition de la section 32 qui dispose que l'avis de la Cour internationale de Justice sera accepté comme décisif.

N° 2185. ACCORD ENTRE LA SUÈDE ET LA SUISSE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À BERNE LE 18 OCTOBRE 1950¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, TEL QUE MODIFIÉ¹. BERNE, 5 NOVEMBRE 1968

Texte authentique : français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre 1972.

I

AMBASSADE ROYALE DE SUÈDE

L'Ambassade royale de Suède présente ses compliments au Département politique fédéral et a l'honneur de lui faire savoir ce qui suit :

En se référant à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Suède et le Conseil fédéral suisse relatif aux services aériens signé le 18 octobre 1950³, tel qu'il a été modifié le 25 février 1957⁴ et le 26 avril 1967⁵, l'Ambassade royale communique au Département fédéral que, conformément à l'article premier de cet Accord, le Gouvernement suédois a désigné l'AB Aerotransport (ABA) pour desservir les routes spécifiées dans le tableau II annexé à l'Accord.

En même temps, elle a l'honneur de confirmer, au nom de son Gouvernement, l'entente intervenue sur les points suivants :

- (1) L'AB Aerotransport (ABA) coopérant avec Det Danske Luftfartselskab (DDL) et Det Norske Luftfartselskap (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS) sera autorisé à assurer avec avions, équipages et outillage de l'une ou l'autre ou bien de l'une et l'autre des deux autres lignes aériennes les services qui lui ont été attribués dans l'Accord.
- (2) Dans la mesure où l'AB Aerotransport (ABA) emploie avions, équipages et outillage des deux autres lignes aériennes participant au Scandinavian Airlines System (SAS) les dispositions de l'Accord seront appliquées à ces avions, équipages et outillage comme s'ils étaient avions, équipages et outillage de l'AB Aerotransport (ABA) et les autorités suédoises compétentes ainsi que l'AB Aerotransport (ABA) doivent endosser à cet égard responsabilité entière aux termes de l'Accord.

L'Ambassade royale serait reconnaissante au Département politique de bien vouloir lui confirmer l'accord du Gouvernement suisse sur ce qui précède.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 166, p. 49, et annexe A des volumes 192, 335 et 646.

² Entré en vigueur le 5 novembre 1968 par l'échange desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 166, p. 49.

⁴ *Ibid.*, vol. 335, p. 301.

⁵ *Ibid.*, vol. 646, p. 349.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 2185. AGREEMENT BETWEEN SWEDEN AND SWITZERLAND
RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT BERN ON 18 OCTOBER
1950¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT CONCERNING MODIFICATION OF
THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED.¹ BERN, 5 NOVEMBER 1968

Authentic text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September 1972.

I

ROYAL SWEDISH EMBASSY

The Royal Swedish Embassy presents its compliments to the Federal Political Department and has the honour to convey to it the following information :

With reference to the Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Swiss Federal Council relating to air services, signed on 18 October 1950,² as amended on 25 February 1957³ and 26 April 1967,⁴ the Royal Embassy informs the Federal Department that, in accordance with article I of that Agreement, the Swedish Government has designated AB Aerotransport (ABA) to serve the routes specified in schedule II annexed to the Agreement.

At the same time, it has the honour to confirm, in the name of its Government, the agreement reached on the following points :

- (1) AB Aerotransport (ABA) co-operating with Det Danske Luftfartselskab (DDL) and Det Norske Luftfartselskap (DNL) under the name Scandinavian Airlines System (SAS) shall be authorized to provide the services allocated to it in the Agreement using aircraft, crews and equipment of either or both of the two other airlines.
- (2) Insofar as AB Aerotransport (ABA) uses aircraft, crews and equipment of the two other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall be applied to such aircraft, crews and equipment as if they were aircraft, crews and equipment of AB Aerotransport (ABA), and the competent Swedish authorities and AB Aerotransport (ABA) must assume in that respect full responsibility under the terms of the Agreement.

The Royal Embassy would be grateful if the Political Department would confirm that the Swiss Government agrees to the foregoing.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 166, p. 49, and annex A in volumes 192, 335 and 646.

² Came into force on 5 November 1968 by the exchange of the said notes.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 166, p. 49.

⁴ *Ibid.*, vol. 335, p. 300.

⁵ *Ibid.*, vol. 646, p. 349.

L'Ambassade royale de Suède saisit cette occasion pour renouveler au Département politique fédéral les assurances de sa très haute considération.

Berne, le 5 novembre 1968.

Au Département politique fédéral

Berne

II

DÉPARTEMENT POLITIQUE FÉDÉRAL

Le Département politique fédéral présente ses compliments à l'Ambassade royale de Suède et a l'honneur d'accuser réception de sa note en date de ce jour ainsi conçue :

[*Voir note I*]

Le Département a l'honneur de confirmer à l'Ambassade royale l'accord du Gouvernement suisse sur ce qui précède.

Le Département saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade royale l'assurance de sa haute considération.

Berne, le 5 novembre 1968.

A l'Ambassade royale de Suède

Berne

The Royal Swedish Embassy has the honour, etc.

Bern, 5 November 1968.

The Federal Political Department
Bern

11

FEDERAL POLITICAL DEPARTMENT

The Federal Political Department presents its compliments to the Royal Swedish Embassy and has the honour to acknowledge receipt of its note of this day's date worded as follows :

[See note I]

The Department has the honour to confirm to the Royal Embassy that the Swiss Government agrees to the foregoing.

The Department has the honour, etc.

Bern, 5 November 1968.

The Royal Swedish Embassy
Bern

No. 2862. CIVIL AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE UNITED STATES OF AMERICA AND JAPAN. SIGNED AT TOKYO ON 11 AUGUST 1952¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² FURTHER AMENDING THE SCHEDULE TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH SCHEDULE). TOKYO, 9 MAY 1972

Authentic texts: Japanese and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September 1972.

附表の附属書

両国政府は、民間航空運送協定の附表（修正を含む）の必要な修正で、沖繩の日本国への返還の日から五年の期間の満了の時における利益の総合的均衡（那覇についての合衆国の運輸権の価値を含む）によつて正当化される追加の運輸権を日本国政府に許与するものを決定するため、その五年の期間の満了前に協議する。

[For the English text of the schedule and the annex to the schedule, which form an integral part of the Japanese note, see p. 218 of this volume. — Pour les textes anglais du tableau et de l'annexe au tableau, qui forment partie intégrante de la note japonaise, voir p. 218 du présent volume.]

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 212, p. 27, and annex A in volumes 340 and 574.

² Came into force on 15 May 1972, in accordance with the provisions of the said notes.

ヨークに定期の着陸を行なうもの及び日本国に向かつて西へ運航される飛行でニュー・ヨークから定期の離陸を行なうものは、サン・フランシスコに定期の着陸を行なわなければならない。

注²

これらの路線上の合衆国の地点において、合衆国以遠の地点を目的地又は出発地とする旅客、貨物及び郵便物のストップ・オーバー又は積込み若しくは積卸しを行なうことはできない。

- (4) 日本国からサイパン島を経てグァム島へ
- (B) アメリカ合衆国政府によつて指定された一又は二以上の航空企業は、この(B)に定める各航空路線において、両方向に航空業務を運営し、及びこの(B)に定める日本国内の地点に定期の着陸を行なう権利を与えられる。
- (1) 合衆国から北太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠
- (2) 合衆国から中部太平洋を経て東京、大阪及び那覇へ、並びに以遠
- (c) 特定路線上の地点は、別段の定めがある場合を除くほか、いずれかの又はすべての飛行にあつて、指定航空企業の選択により省略することができる。
- 注 1 日本国から東に向かつて運航される飛行でニュー・

附表

- (A) 日本国政府によつて指定された一又は二以上の航空企業は、この(A)に定める各航空路線において、両方向に航空業務を運営し、及びこの(A)に定めるアメリカ合衆国内の地点に定期の着陸を行なう権利を与えられる。
- (1) 日本国からホノルル、サン・フランシスコへ、並びに
- (a) ニュー・ヨーク及びニュー・ヨーク以遠ヨーロッパ
(連合王国を含む)へ、並びに以遠 (注1)
- (b) 以遠メキシコ及び中米へ (注2)
- (2) 日本国からホノルル及びロス・アンゼルスへ、並びに以遠南米へ (注2)
- (3) 日本国からアンカレッジを経てニュー・ヨークへ

る光榮を有します。

本大臣は、以上を申し進めるに際し、ここに重ねて閣下に向かつて敬意を表します。

千九百七十二年五月九日

日本国外務大臣

日本国駐在アメリカ合衆国特命全權大使

ロバート・S・インガソル閣下

I

[JAPANESE TEXT — TEXTE JAPONAIS]

書簡をもつて啓上いたします。本大臣は、沖縄の施政権の日本国への返還に関連する航空運送業務に関する最近の協議に言及する光榮を有します。両国政府の代表は、千九百五十二年八月十一日に東京で署名された日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空運送協定の附表（修正を含む）を削除し、かつ、この書簡に同封する新たな附表（附属書を含む）をそう入するよう各自の政府に勧告することを合意しました。

本大臣は、さらに、日本国政府が前記の新たな附表（附属書を含む）を受諾する旨を閣下に通報するとともに、この書簡及びアメリカ合衆国政府が新たな附表（附属書を含む）を受諾する旨を述べられる閣下の返簡が、修正された民間航空運送協定をさらに修正する両国政府間の合意を構成し、その合意が沖縄の施政権が日本国に返還される日に効力を生ずることを提案す

[TRANSLATION — TRADUCTION]

*The Minister for Foreign Affairs of Japan to the Ambassador
of the United States*

Tokyo, 9 May 1972

Excellency,

[See note II]

I avail myself of this opportunity, etc.

TAKEO FUKUDA
Minister for Foreign Affairs

His Excellency Mr. Robert S. Ingersoll
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the United States of America
Tokyo

II

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF AMERICA

Tokyo, May 9, 1972

No. 203

Excellency :

I have the honor to acknowledge receipt of Your Excellency's note of May 9, 1972 in which Your Excellency has informed me as follows :

“ I have the honor to refer to the recent discussions concerning air transport services with respect to the return of administrative rights over Okinawa to Japan. The representatives of the two Governments agreed to recommend to their respective Governments the deletion of the schedule attached to the Civil Air Transport Agreement between Japan and the United States of America which was signed at Tokyo on August 11, 1952, as amended,¹ and the insertion of a new schedule to that Agreement, together with an annex thereto, both of which are enclosed with this note.

“ I have further the honor to inform Your Excellency that the Government of Japan accepts the new schedule with the annex and to propose that this note and your reply thereto, indicating the acceptance of the new schedule with the annex by the Government of the United States of America, will constitute an agreement between the two Governments further amending the Civil Air Transport Agreement, as amended, which will enter into force on the date administrative rights over Okinawa are returned to Japan.

“ I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.”

“ SCHEDULE

“ (A) An airline or airlines designated by the Government of Japan shall be entitled to operate air services on each of the air routes specified, in both directions,

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 212, p. 27, and annex A in volumes 340 and 574.

and to make scheduled landings in the United States of America at the points specified in this paragraph :

- (1) From Japan to Honolulu, San Francisco, and :
 - (a) New York and beyond New York to Europe (including the United Kingdom) and beyond.*
 - (b) beyond to Mexico and Central America.**
- (2) From Japan to Honolulu and Los Angeles and beyond to South America.**
- (3) From Japan via Anchorage to New York.
- (4) From Japan via Saipan to Guam.

“(B) An airline or airlines designated by the Government of the United States of America shall be entitled to operate air services on each of the routes specified, in both directions, and to make scheduled landings in Japan at the points specified in this paragraph :

- (1) From the United States via the North Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.
- (2) From the United States via the Central Pacific to Tokyo, Osaka and Naha and beyond.

“(C) Except as otherwise indicated, points on any of the specified routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.”

“ * Any flight operating eastbound from Japan which makes a scheduled landing at New York, and any flight operating westbound to Japan which makes a scheduled departure from New York, must make a scheduled stop at San Francisco.

“ ** Passengers, cargo, and mail destined for or originating at points beyond the United States may not make a stopover or be picked up or discharged at United States points on these routes.”

“ANNEX TO SCHEDULE

“ Both Governments will consult prior to the end of the five-year period to commence on the date of reversion of Okinawa to Japan to determine any necessary modification of the schedule attached to the Civil Air Transport Agreement, as amended, through the granting of such additional traffic rights to the Government of Japan as are warranted by the overall balance of benefits at the end of the five-year period including the value of the United States traffic rights at Naha.”

I have the honor to inform Your Excellency that the Government of the United States of America accepts the proposal contained in Your Excellency's note which, with this reply, constitutes an agreement between the two Governments further amending the Civil Air Transport Agreement, as amended, which will enter into force on the date administrative rights over Okinawa are returned to Japan.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

[Signed — Signé]¹

His Excellency Takeo Fukuda
Minister for Foreign Affairs
Tokyo

[For the Japanese text of the schedule and the annex to the schedule, which formed an integral part of the United States note, see p. 215 of this volume — Pour les textes japonais du tableau et de l'annexe au tableau, qui forment partie intégrante de la note japonaise, voir p. 215 du présent volume.]

¹ Signed by Robert S. Ingersoll — Signé par Robert S. Ingersoll.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 2862. ACCORD ENTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE JAPON
RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS. SIGNÉ A TOKYO LE
11 AOÛT 1952¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD MODIFIANT À NOUVEAU LE TABLEAU JOINT
À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC TABLEAU). TOKYO, 9 MAI 1972

Textes authentiques : japonais et anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre 1972.

I

*Le Ministre des affaires étrangères du Japon à l'Ambassadeur
des Etats-Unis*

Tokyo, le 9 mai 1972

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qui ont eu lieu récemment sur les services aériens envisagés sous l'angle de la restitution de l'administration d'Okinawa. Les représentants des deux Gouvernements sont convenus de recommander à leurs Gouvernements respectifs de remplacer le tableau joint à l'Accord entre le Japon et les Etats-Unis d'Amérique relatif aux transports aériens civils, signé à Tokyo, le 11 août 1952, tel qu'il a été modifié¹, par un nouveau tableau avec annexe, dont le texte est joint à la présente note.

Je tiens en outre à vous informer que le nouveau tableau et son annexe rencontrent l'agrément du Gouvernement japonais, qui propose que la présente note et votre réponse à celle-ci indiquant que le nouveau tableau et l'annexe ont l'agrément du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, constituent entre les deux Gouvernements un accord portant modification de l'Accord relatif aux transports aériens civils, tel qu'il a été modifié précédemment, accord qui entrera en vigueur à la date à laquelle l'administration d'Okinawa sera restituée au Japon.

Veuillez agréer, etc.

Le Ministre des affaires étrangères :

TAKEO FUKUDA

Son Excellence M. Robert S. Ingersoll
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
des Etats-Unis d'Amérique
Tokyo

TABLEAU

A) Une ou plusieurs entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Japon auront le droit d'exploiter des services aériens sur chacune des routes

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 212, p. 27, et annexe A des volumes 340 et 574.

² Entré en vigueur le 15 mai 1972, conformément aux dispositions desdites notes.

aériennes indiquées, dans les deux sens, et de prévoir des escales aux Etats-Unis d'Amérique, aux points indiqués dans le présent paragraphe :

- 1) Points situés au Japon-Honolulu-San Francisco et :
 - a) New York, et au-delà de New York, points situés en Europe (y compris au Royaume-Uni) et au-delà.*
 - b) au-delà, points situés au Mexique et en Amérique centrale.**
- 2) Points situés au Japon-Honolulu-Los Angeles-points situés au-delà (en Amérique du Sud)**.
- 3) Points situés au Japon-Anchorage-New York.
- 4) Points situés au Japon-Saipan-Guam.

B) Une ou plusieurs entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique auront le droit d'exploiter des services aériens sur chacune des routes indiquées, dans les deux sens, et de prévoir des escales au Japon, selon l'horaire, aux points indiqués dans le présent paragraphe :

- 1) Points situés aux Etats-Unis-Tokyo (par le Pacifique nord)-Osaka et Naha-points situés au-delà.
- 2) Points situés aux Etats-Unis-Tokyo (par le Pacifique central)-Osaka et Naha-points situés au-delà.

C) Sauf indication contraire, l'entreprise ou les entreprises désignées pourront, lors de tout vol, supprimer des escales sur l'une quelconque des routes indiquées.

* Tout vol en provenance du Japon comportant une escale régulière à New York et tout vol à destination du Japon comportant une escale régulière à New York doit également comporter une escale régulière à San Francisco.

** Les passagers à destination ou en provenance de points situés au-delà des Etats-Unis ne sont pas autorisés à effectuer un arrêt en route et ne peuvent être embarqués ou débarqués, non plus que le courrier et le fret en provenance ou à destination de tels points, en des points des routes visées situés aux Etats-Unis.

ANNEXE AU TABLEAU

Les deux Gouvernements se consulteront dans un délai de moins de cinq ans à compter de la date à laquelle le Japon aura été rétabli dans ses droits sur Okinawa afin d'arrêter les modifications à apporter éventuellement au tableau joint à l'Accord relatif aux transports aériens civils, tel qu'il a été modifié, dans la mesure où, à l'issue du délai de cinq ans, un bilan des avantages respectifs découlant de l'Accord, compte tenu notamment de la valeur des droits d'exploitation reconnus aux Etats-Unis à Naha, justifieront l'octroi au Japon de droits d'exploitation supplémentaires.

II

AMBASSADE DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Tokyo, le 9 mai 1972

N° 203

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date du 9 mai 1972, qui est ainsi conçue :

[Voir note I]

Je puis vous informer que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique accepte la proposition contenue dans votre note et accepte qu'elle constitue, avec la présente réponse, un accord entre nos deux Gouvernements, qui porte modification de l'Accord relatif aux transports aériens civils, tel qu'il a été modifié précédemment et entrera en vigueur à la date à laquelle l'administration d'Okinawa sera restituée au Japon.

Veillez agréer, etc.

[ROBERT S. INGERSOLL]

Son Excellence M. Takeo Fukuda
Ministre des affaires étrangères
Tokyo

[Annexe comme sous la note I]

No. 4714. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION OF THE SEA BY OIL, 1954. DONE AT LONDON ON 12 MAY 1954¹

ACCEPTANCE

Instrument deposited with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on:

15 August 1972

Fiji

(To take effect on 15 November 1972.)

With the following declaration and reservations :

“ In accepting the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954,² Fiji declares that it does so subject to the understanding that article XI effectively reserves to the parties to the Convention freedom of legislative action in territorial waters, including the application of existing laws, anything in the Convention which may appear to be contrary notwithstanding. Specifically, it is understood that offences in Fiji territorial waters will continue to be punishable under Fiji laws regardless of the ship's registry; the acceptance by Fiji of the said Convention is subject to the following reservations :

1. Fiji accepts article VIII of the Convention, subject to the reservation that, while it will urge port authorities, oil terminals or private contractors to provide adequate disposal facilities, Fiji shall not be obliged to construct, operate, or maintain shore facilities at places on Fiji coasts or waters where such facilities may be deemed inadequate, or to assume any financial obligation to assist in such activities; and
2. Fiji accepts the Convention subject to the reservation that amendments communicated to Contracting Governments under the provisions of paragraph (2) of article XVI will become binding upon Fiji only after notification of acceptance thereof has been given by Fiji.”

Certified statement was registered by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization on 15 September 1972.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 327, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 10, as well as annex A in volumes 704, 724, 786, 808, 825 and 827.

² *Ibid.*, vol. 327, p. 3.

N° 4714. CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES HYDROCARBURES, 1954. FAITE À LONDRES LE 12 MAI 1954¹

ACCEPTATION

Instrument déposé auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le :

15 août 1972

FIDJI

(Pour prendre effet le 15 novembre 1972.)

Avec la déclaration et les réserves suivantes :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

En acceptant la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures², Fidji déclare qu'il est entendu que l'article XI réserve effectivement aux parties à la Convention toute liberté de juridiction dans leurs eaux territoriales, y compris l'application des lois existantes, nonobstant toute disposition contraire que pourrait contenir la Convention. Il est entendu, en particulier que toute infraction commise dans les eaux territoriales de Fidji tombe comme par le passé sous le coup de la législation de Fidji, quelle que soit l'immatriculation du navire; Fidji accepte ladite Convention sous réserve de ce qui suit:

1. Fidji accepte l'article VIII de la Convention sous réserve que, tout en s'engageant à prier instamment les autorités portuaires, l'administration des ports pétroliers ou les entrepreneurs de prévoir les installations d'évacuation nécessaires, il ne sera pas tenu de construire, de faire fonctionner ou d'entretenir des installations à terre là où de telles installations pourraient être jugés insuffisantes ni d'assumer des obligations financières à cette fin;
2. Fidji accepte la Convention sous réserve que les amendements communiqués aux gouvernements des parties contractantes en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article XVI ne deviendront obligatoires pour Fidji qu'après notification de leur acceptation par Fidji.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime le 15 septembre 1972.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 327, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 10, ainsi que l'annexe A des volumes 704, 724, 786, 808, 825 et 827.

² *Ibid.*, vol. 327, p. 3.

No. 4789. AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS OF APPROVAL AND RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVAL FOR MOTOR VEHICLE EQUIPMENT AND PARTS. DONE AT GENEVA ON 20 MARCH 1958¹

ENTRY INTO FORCE OF REGULATION NO. 24 (UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES EQUIPPED WITH DIESEL ENGINES WITH REGARD TO THE EMISSION OF POLLUTANTS BY THE ENGINE) AS AN ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT

The said Regulation came into force on 15 September 1972 in respect of France and Spain, in accordance with article 1 (5) of the Agreement.

Authentic texts of the Regulation: English and French.

Registered ex officio on 15 September 1972.

1. SCOPE

This Regulation applies to emissions from diesel engines used for driving motor vehicles.

2. DEFINITIONS

For the purposes of this Regulation,

- 2.1. " *Approval of a vehicle* " means the approval of a vehicle type with regard to limitation of the emission of pollutants from the engine;
 - 2.2. " *Vehicle type* " means a category of power-driven vehicles which do not differ in such essential respects as the vehicle and engine characteristics as defined in annex 1 to this Regulation;
 - 2.3. " *Diesel engine* " means an engine which works on the compression-ignition principle;
 - 2.4. " *Cold-start device* " means a device which by its operation temporarily increases the amount of fuel supplied to the engine and is intended to facilitate starting of the engine;
 - 2.5. " *Opacimeter* " means an instrument for continuous measurement of the absorption coefficients of the light by the exhaust gases emitted by vehicles.
3. APPLICATION FOR APPROVAL
- 3.1. The application for approval of a vehicle type with regard to limitation of the emission of pollutants from the engine shall be submitted by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative.
 - 3.2. It shall be accompanied by the under-mentioned documents in triplicate and the following particulars :
 - 3.2.1. a description of the engine type comprising all the particulars referred to in annex 1;
 - 3.2.2. drawings of the combustion chamber and of the upper face of the piston.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 10, as well as annex A in volumes 723, 730, 740, 752, 754, 756, 759, 764, 768, 771, 772, 774, 777, 778, 779, 787, 788, 797, 801, 802, 808, 811, 814, 815, 818, 820, 825, 826, 829, 830 and 834.

N° 4789. ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR. FAIT À GENÈVE LE 20 MARS 1958¹

ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT N° 24 (PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES ÉQUIPÉS DE MOTEURS DIESEL EN CE QUI CONCERNE LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS PAR LE MOTEUR) EN TANT QU'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ

Le Règlement est entré en vigueur le 15 septembre 1972 à l'égard de la France et de l'Espagne, conformément à l'article 1, paragraphe 5, de l'Accord.

Textes authentiques du Règlement : anglais et français.

Enregistré d'office le 15 septembre 1972.

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux émissions en provenance des moteurs diesel servant à la propulsion des automobiles.

2. DÉFINITIONS

Au sens du présent Règlement, on entend par

- 2.1. « *homologation du véhicule* », l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne la limitation des émissions de polluants en provenance du moteur;
- 2.2. « *type de véhicule* », les véhicules à moteur ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant porter notamment sur les caractéristiques du véhicule et du moteur définies à l'annexe 1 du présent Règlement;
- 2.3. « *moteur diesel* », un moteur fonctionnant selon le principe de « l'allumage par compression »;
- 2.4. « *dispositif de démarrage à froid* », un dispositif qui, lorsqu'il est en action, accroît temporairement la quantité de carburant fourni au moteur et qui est prévu pour faciliter le démarrage du moteur;
- 2.5. « *opacimètre* », un appareil destiné à mesurer d'une manière continue les coefficients d'absorption de la lumière par les gaz d'échappement des véhicules.

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION

- 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne la limitation des émissions de polluants en provenance du moteur sera présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2. Elle sera accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes :
 - 3.2.1. description du type de moteur comportant toutes les indications figurant à l'annexe 1,
 - 3.2.2. dessins de la chambre de combustion et de la face supérieure du piston.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 4 à 10, ainsi que l'annexe A des volumes 723, 730, 740, 752, 754, 756, 759, 764, 768, 771, 772, 774, 777, 778, 779, 787, 788, 797, 801, 802, 808, 811, 814, 815, 818, 820, 825, 826, 829, 830 et 834.

- 3.3. An engine and the equipment prescribed in annex 1 to this Regulation for fitting it to the vehicle to be approved shall be submitted to the technical service conducting the approval tests defined in paragraph 5 of this Regulation. However, if the manufacturer so requests and the technical service conducting the approval tests agrees, a test may be carried out on a vehicle representative of the vehicle type to be approved.
4. APPROVAL
 - 4.1. If the vehicle type submitted for approval pursuant to this Regulation meets the requirements of paragraph 5 below, approval of that vehicle type shall be granted.
 - 4.2. An approval number shall be assigned to each type approved. The same Contracting Party may not assign the same number to another vehicle type.
 - 4.3. Notice of approval or of refusal of approval of a vehicle type pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in annex 2 to this Regulation and of drawings and diagrams supplied, by the applicant for approval, in a format not exceeding A 4 (210 × 297 mm) or folded to that format and on an appropriate scale.
 - 4.4. There shall be affixed, conspicuously and in a readily accessible place specified on the approval form, to every vehicle conforming to a vehicle type approved under this Regulation,
 - 4.4.1. an international approval mark consisting of:
 - 4.4.1.1. a circle surrounding the letter " E " followed by the distinguishing number of the country which has granted approval*;
 - 4.4.1.2. the number of this Regulation, followed by the letter " R ", a dash and the approval number, below the circle;
 - 4.4.2. the following additional symbol: a rectangle surrounding a figure expressing in m^{-1} the corrected absorption coefficient obtained, at the time of approval, during the test under free acceleration, and determined at the time of approval by the procedure described in annex 5, paragraph 3.2, to this Regulation.
 - 4.5. The approval mark and the additional symbol shall be clearly legible and be indelible.
 - 4.6. Annex 3 to this Regulation gives an example of the arrangement of the approval mark and of the additional symbol.
5. SPECIFICATIONS AND TESTS
 - 5.1. *General*

The components liable to affect the emission of pollutants shall be so designed, constructed and assembled as to enable the vehicle, in normal use, despite the

* 1 for the Federal Republic of Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for Czechoslovakia, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom and 12 for Austria. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, or in which they accede to that Agreement, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.

3.3. Il doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation visés au paragraphe 5 du présent Règlement un moteur et ses équipements prévus à l'annexe 1 du présent Règlement pour son adaptation sur le véhicule à homologuer. Toutefois, si le constructeur le demande et si le service technique chargé des essais d'homologation l'accepte, il pourra être effectué un essai sur un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer.

4. HOMOLOGATION

4.1. Lorsque le type de véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions du paragraphe 5 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.

4.2. Chaque homologation comportera l'attribution d'un numéro d'homologation. Une même Partie contractante ne pourra pas attribuer ce numéro à un autre type de véhicule.

4.3. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de véhicule, en application du présent Règlement, sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 2 du présent Règlement et de dessins et schémas (fournis par le demandeur de l'homologation) au format maximal A 4 (210 × 297 mm) ou pliés à ce format et à une échelle appropriée.

4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il sera apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation,

4.4.1. une marque d'homologation internationale composée

4.4.1.1. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre « E » suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation*,

4.4.1.2. du numéro du présent Règlement suivi de la lettre « R », d'un tiret et du numéro d'homologation, placés au-dessous du cercle;

4.4.2. le symbole additionnel suivant : un rectangle à l'intérieur duquel figure la valeur corrigée du coefficient d'absorption, obtenue lors de l'homologation au cours de l'essai en accélération libre, exprimée en m^{-1} et déterminée lors de l'homologation suivant la procédure décrite au paragraphe 3.2 de l'annexe 5 du présent Règlement.

4.5. La marque d'homologation et le symbole additionnel doivent être nettement lisibles et indélébiles.

4.6. L'annexe 3 du présent Règlement donne un exemple du schéma de la marque d'homologation et du symbole additionnel.

5. SPÉCIFICATIONS ET ESSAIS

5.1. Généralités

Les éléments susceptibles d'influer sur les émissions de polluants doivent être conçus, construits et montés de telle façon que, dans des conditions normales

* 1 pour la République fédérale d'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la Tchécoslovaquie, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni et 12 pour l'Autriche; les chiffres suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, ou de leur adhésion à cet Accord, et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

vibration to which it may be subjected, to comply with the provisions of this Regulation.

5.2. *Specifications concerning cold-start devices*

5.2.1. The cold-start device shall be so designed and constructed that it cannot be brought into or kept in action when the engine is running normally.

5.2.2. The provisions of paragraph 5.2.1 above shall not apply if at least one of the following conditions is met :

5.2.2.1. The light absorption coefficient of the gases emitted by the engine at steady speeds when measured by the procedure prescribed in annex 4 to this Regulation with the cold-start device operating, is within the limits prescribed in annex 7 to this Regulation.

5.2.2.2. Keeping the cold-start device in operation causes the engine to stop within a reasonable time.

5.3. *Specifications concerning the emission of pollutants*

5.3.1. The emission of pollutants by the vehicle type submitted for approval shall be measured by the two methods described in annexes 4 and 5 to this Regulation, relating respectively to tests at steady speeds and to tests under free acceleration.*

5.3.2. The emission of pollutants, as measured by the method described in annex 4 to this Regulation, shall not exceed the limits prescribed in annex 7 to this Regulation.

5.3.3. In the case of engines with an exhaust-driven supercharger the absorption coefficient measured under free acceleration shall not exceed the limit prescribed in annex 7 for the nominal flow value corresponding to the maximum absorption coefficient measured during the tests at steady speeds, plus 0.5 m^{-1} .

5.4. Equivalent measuring instruments shall be allowed. If an instrument other than those described in annex 8 to this Regulation is used, its equivalence for the engine considered shall be required to be proved.

6. MODIFICATION OF THE VEHICLE TYPE

6.1. Every modification of the vehicle type shall be notified to the administrative department which approved the vehicle type. The department may then either :

6.1.1. consider that the modifications made are unlikely to have an appreciable adverse effect and that in any case the vehicle still complies with the requirements; or

6.1.2. require a further test report from the technical service conducting the tests.

6.2. Confirmation of approval, specifying the alterations, or refusal or approval shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3 above to the Parties to the Agreement which apply this Regulation.

7. CONFORMITY OF PRODUCTION

7.1. Every vehicle bearing an approval mark as prescribed under this Regulation

* A test under free acceleration shall be carried out, especially in order to provide a reference figure for administrations which use this method to check vehicles in use.

d'utilisation et en dépit des vibrations auxquelles il peut être soumis, le véhicule puisse satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.

5.2. *Spécifications relatives aux dispositifs de démarrage à froid*

- 5.2.1. Le dispositif de démarrage à froid doit être conçu et réalisé de telle sorte qu'il ne puisse ni être mis en action, ni être maintenu en action lorsque le moteur est dans ses conditions normales de fonctionnement.
- 5.2.2. Les prescriptions du paragraphe 5.2.1. ci-dessus ne sont pas applicables si l'une au moins des conditions ci-après est remplie :
 - 5.2.2.1. Le dispositif de démarrage à froid étant en service, le coefficient d'absorption de la lumière par les gaz émis par le moteur en régimes stabilisés, mesuré suivant la procédure prévue à l'annexe 4 du présent Règlement, satisfait aux limites prévues à l'annexe 7 du présent Règlement.
 - 5.2.2.2. Le maintien en action du dispositif de démarrage à froid provoque l'arrêt du moteur dans un délai raisonnable.

5.3. *Spécifications relatives aux émissions de polluants*

- 5.3.1. La mesure des émissions de polluants par le type de véhicule présenté à l'homologation sera effectuée conformément aux deux méthodes décrites aux annexes 4 et 5 du présent Règlement et concernant, l'une, les essais en régimes stabilisés et, l'autre, les essais en accélération libre*.
- 5.3.2. La valeur des émissions de polluants, mesurée conformément à la méthode décrite à l'annexe 4 du présent Règlement, ne doit pas dépasser les limites prescrites à l'annexe 7 du présent Règlement.
- 5.3.3. Pour les moteurs à suralimenteur en air sur l'échappement, la valeur du coefficient d'absorption mesurée en accélération libre devra être au plus égale à la valeur limite prévue à l'annexe 7 pour la valeur du flux nominal correspondant au coefficient d'absorption maximal mesuré lors des essais en régimes stabilisés augmentée de $0,5 \text{ m}^{-1}$.
- 5.4. Des appareils de mesure équivalents sont admis. Si un appareil autre que ceux décrits à l'annexe 8 du présent Règlement est utilisé, son équivalence pour le moteur considéré devra être démontrée.

6. MODIFICATIONS DU TYPE DE VÉHICULE

- 6.1. Toute modification du type de véhicule sera portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation du type de véhicule. Ce service pourra alors :
 - 6.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir une influence défavorable notable et qu'en tout cas ce véhicule satisfait encore aux prescriptions,
 - 6.1.2. soit exiger un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.
- 6.2. La confirmation de l'homologation avec l'indication des modifications ou le refus de l'homologation sera communiqué aux Parties à l'Accord appliquant le présent règlement, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 4.3 ci-dessus.

7. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

- 7.1. Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent

* Il est procédé à un essai en accélération libre, notamment afin de fournir une valeur de référence aux administrations qui utilisent cette méthode pour le contrôle des véhicules en service.

shall conform, with regard to components affecting the emission of pollutants by the engine, to the vehicle type approved.

- 7.2. In order to verify conformity as prescribed in paragraph 7.1, a vehicle bearing the approval mark required by this Regulation shall be taken from the series.
- 7.3. Conformity of the vehicle with the approved type shall be verified on the basis of the description given in the approval form. In addition, verifying tests shall be carried out in the following conditions :
- 7.3.1. A vehicle which has not been run in shall be subjected to the test under free acceleration prescribed in annex 5 to this Regulation. The vehicle shall be deemed to conform to the approved type if the absorption coefficient determined does not exceed by more than 0.5 m^{-1} the figure shown in the approval mark.
- 7.3.2. If the figure determined in the test referred to in paragraph 7.3.1 above exceeds by more than 0.5 m^{-1} the figure shown in the approval mark, a vehicle of the type considered or its engine shall be subjected to the test at steady speeds over the full-load curve, as prescribed in annex 4 to this Regulation. The emission levels shall not exceed the limits prescribed in annex 7 to this Regulation.
8. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION
- 8.1. The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirements laid down in paragraph 7.1 are not complied with or if the vehicle or vehicles taken fail to pass the tests prescribed in paragraph 7.3 above.
- 8.2. If a Party to the Agreement which applies this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith notify the other Contracting Parties applying this Regulation thereof, by means of a copy of the approval form bearing at the end, in large letters, the signed and dated annotation " APPROVAL WITHDRAWN ".
9. NAMES AND ADDRESSES OF TECHNICAL SERVICES CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS
- The Parties to the Agreement which apply this Regulation shall communicate to the Secretariat of the United Nations the names and addresses of the technical services conducting approval tests and of the administrative departments which grant approval and to which forms certifying approval or refusal or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

ANNEX I

ESSENTIAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE AND THE ENGINE AND INFORMATION CONCERNING THE CONDUCT OF TESTS*

1. Description of engine

1.1. Make

* In the case of non-conventional engines and systems, particulars equivalent to those referred to here shall be supplied by the manufacturer.

Règlement doit être conforme au type de véhicule homologué quant aux éléments ayant une influence sur l'émission de polluants par le moteur.

- 7.2. Afin de vérifier la conformité exigée au paragraphe 7.1, on prélèvera dans la série un véhicule portant la marque d'homologation en application du présent Règlement.
- 7.3. La conformité du véhicule au type homologué sera contrôlée sur la base de la description donnée sur la fiche d'homologation. En outre, il sera procédé à des essais de contrôle dans les conditions suivantes :
 - 7.3.1. Un véhicule non rodé sera soumis à l'essai en accélération libre prévu à l'annexe 5 du présent Règlement. Le véhicule sera reconnu comme conforme au type homologué si la valeur obtenue pour le coefficient d'absorption ne dépasse pas de plus de $0,5 \text{ m}^{-1}$ la valeur indiquée dans la marque d'homologation.
 - 7.3.2. Au cas où la valeur obtenue lors de l'essai visé au paragraphe 7.3.1. ci-dessus dépasserait de plus de $0,5 \text{ m}^{-1}$ la valeur indiquée dans la marque d'homologation, un véhicule du type considéré ou son moteur sera soumis à l'essai en régimes stabilisés sur la courbe de pleine charge, prévu à l'annexe 4 du présent Règlement. La valeur des émissions ne doit pas dépasser les limites prescrites à l'annexe 7 du présent Règlement.
8. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
 - 8.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 7.1 n'est pas respectée ou si le ou les véhicules prélevés n'ont pas subi avec succès les vérifications prévues au paragraphe 7.3 ci-dessus.
 - 8.2. Au cas où une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retirerait une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informera aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée « HOMOLOGATION RETIRÉE ».
9. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement communiqueront au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation ou de refus ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.

ANNEXE I

CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES DU VÉHICULE ET DU MOTEUR ET RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LA CONDUITE DES ESSAIS*

1. Description du moteur

1.1. Marque

* Pour les moteurs ou systèmes non conventionnels, le constructeur fournira les données équivalentes à celles mentionnées ici.

- 1.2. Type
- 1.3. Cycle: four-stroke/two-stroke†
- 1.4. Bore mm
- 1.5. Stroke mm
- 1.6. Number of cylinders
- 1.7. Cylinder capacity cm³
- 1.8. Compression ratio‡
- 1.9. System of cooling
- 1.10. Supercharger with/without† description of the system
- 1.11. Air filter: drawings, or makes and types
 2. *Additional anti-smoke devices* (if any, and if not covered by another heading)
 - Description and diagrams.
 3. *Air intake and fuel feed*
 - 3.1. Description and diagrams of air intakes and their accessories (heating device, intake silencer, etc.)
 - 3.2. Fuel feed
 - 3.2.1. Feed pump
 - Pressure‡ or characteristic diagram‡
 - 3.2.2. Injector
 - 3.2.2.1. Pump
 - 3.2.2.1.1. Make(s)
 - 3.2.2.1.2. Type(s)
 - 3.2.2.1.3. Delivery mm³ per stroke at pump speed of r.p.m.† at full injection; or characteristic diagram††
Mention the method used : On engine/on pump bench†
 - 3.2.2.1.4. Injection advance
 - 3.2.2.1.4.1. Injection advance curve.
 - 3.2.2.1.4.2. Timing
 - 3.2.2.2. Injection piping
 - 3.2.2.2.1. Length
 - 3.2.2.2.2. Internal diameter
 - 3.2.2.3. Injector(s)
 - 3.2.2.3.1. Make(s)
 - 3.2.2.3.2. Type(s)
 - 3.2.2.3.3. Starting pressure bars‡
 - or characteristic diagram††
 - 3.2.2.4. Governor
 - 3.2.2.4.1. Make(s)
 - 3.2.2.4.2. Type(s).
 - 3.2.2.4.3. Speed at which cut-off starts under load: r.p.m.
 - 3.2.2.4.4. Maximum no-load speed: r.p.m.
 - 3.2.2.4.5. Idling speed: r.p.m.
 - 3.3. Cold-start system
 - 3.3.1. Make(s)

† Strike out what does not apply.

‡ Specify the tolerance.

- 1.2. Type
- 1.3. Cycle : quatre temps/deux temps†
- 1.4. Alésage mm
- 1.5. Course mm
- 1.6. Nombre de cylindres
- 1.7. Cylindrée cm³
- 1.8. Rapport volumétrique de compression‡
- 1.9. Mode de refroidissement
- 1.10. Suralimentation avec/sans† description du système
- 1.11. Filtre à air : dessins ou marques et types
2. *Dispositifs additionnels anti-fumée* (s'ils existent et s'ils ne sont pas compris dans une autre rubrique)
 Description et schémas
3. *Alimentation*
- 3.1. Description et schémas des tubulures d'admission et de leurs accessoires (dispositif de réchauffage, silencieux d'admission, etc.)
- 3.2. Alimentation en carburant
- 3.2.1. Pompe d'alimentation
 Pression ou diagramme caractéristique‡
- 3.2.2. Dispositif d'injection
- 3.2.2.1. Pompe
- 3.2.2.1.1. Marque(s)
- 3.2.2.1.2. Type(s)
- 3.2.2.1.3. Débit mm³ par coup à tr/min de la pompe‡ en pleine injection ou diagramme caractéristique‡‡
 Indiquer la méthode utilisée : sur moteur/sur banc de pompe‡
- 3.2.2.1.4. Avance à l'injection
- 3.2.2.1.4.1. Courbe d'avance à l'injection
- 3.2.2.1.4.2. Calage
- 3.2.2.2. Tuyauterie d'injection
- 3.2.2.2.1. Longueur
- 3.2.2.2.2. Diamètre intérieur
- 3.2.2.3. Injecteur(s)
- 3.2.2.3.1. Marque(s)
- 3.2.2.3.2. Type(s)
- 3.2.2.3.3. Pression d'ouverture bars‡
 ou diagramme caractéristique‡‡
- 3.2.2.4. Régulateur
- 3.2.2.4.1. Marque(s)
- 3.2.2.4.2. Type(s)
- 3.2.2.4.3. Vitesse de début de coupure en charge tr/min
- 3.2.2.4.4. Vitesse maximale à vide : tr/min
- 3.2.2.4.5. Vitesse de ralenti : tr/min
- 3.3. Système de démarrage à froid
- 3.3.1. Marque(s)

† Rayer la mention inutile.

‡ Indiquer la tolérance.

- 3.3.2. Type(s)
- 3.3.3. Description
- 4. *Valve timing*
 - 4.1. Maximum lift of valves and angles of opening and closing in relation to dead centres
 - 4.2. Reference and/or setting ranges†.
- 5. *Exhaust device*
 - 5.1. Description and diagrams.
 - 5.2. Mean back-pressure at maximum power: mm water
- 6. *Transmission*
 - 6.1. Moment of inertia of engine flywheel.
 - 6.2. Additional moment of inertia with no gear engaged
- 7. *Additional information on test conditions*
 - 7.1. Lubricant used
 - 7.1.1. Make
 - 7.1.2. Type
(State percentage of oil in mixture if lubricant and fuel mixed)
- 8. *Engine performances*
 - 8.1. Idling speed r.p.m.
 - 8.2. Engine speed at maximum power r.p.m.‡
 - 8.3. Power at the six points of measurement referred to in paragraph 2.1. of annex 4 to this Regulation
 - 8.3.1.† Power of the engine measured on the test bench : indicate the standard followed (BSI—CUNA—DIN—GOST—IGM—ISO—SAE, etc.†
 - 8.3.2.† Power measured on the wheels of the vehicle

	<i>Engine speed (n) r.p.m.</i>	<i>Measured power HP</i>
1
2
3
4
5
6

- 3.3.2. Type(s)
- 3.3.3. Description
4. *Distribution*
- 4.1. Levées maximales des soupapes et angles d'ouverture et de fermeture repérés par rapport aux points morts
- 4.2. Jeux de référence et/ou de réglage†
5. *Dispositif d'échappement*
- 5.1. Description et schémas
- 5.2. Contrepression moyenne à la puissance maximale : mm d'eau
6. *Transmission*
- 6.1. Moment d'inertie du volant du moteur
- 6.2. Moment d'inertie additionnel lorsque la boîte de vitesse est au point mort
7. *Renseignements additionnels concernant les conditions d'essais*
- 7.1. Lubrifiant employé
- 7.1.1. Marque
- 7.1.2. Type
(Indiquer le pourcentage d'huile dans le carburant si du lubrifiant est mélangé à ce dernier)
8. *Performances du moteur*
- 8.1. Vitesse de rotation au régime de ralenti : tr/min‡
- 8.2. Vitesse de rotation correspondant au régime de puissance maximum : tr/min‡
- 8.3. Puissance aux six points de mesure prévus au paragraphe 2.1. de l'annexe 4 du présent Règlement
- 8.3.1.† Puissance sur moteur au banc : Indiquer la norme suivie (BS1-CUNA-DIN-GOST-IGM-ISO-SAE, etc.†)
- 8.3.2.† Puissance aux roues du véhicule

	<i>Régime de rotation (n) tr/min</i>	<i>Puissance CV</i>
1
2
3
4
5
6

ANNEX 2

(Maximum format : A 4 (210 × 297 mm))



NAME OF
ADMINISTRATION

*Communication concerning the approval
(or refusal or withdrawal of approval) of a vehicle type
equipped with a diesel engine with regard to the emission of pollutants by the engine,
pursuant to Regulation No. 24*

- Approval No.
1. Trade name or mark of the vehicle
 2. Vehicle type
 3. Manufacturer's name and address
 4. If applicable, name and address of manufacturer's representative
 5. Emission levels
 - 5.1. at steady speeds

<i>Engine speed (r.p.m.)</i>	<i>Nominal flow G (litres/second)</i>	<i>Limit absorption values (m⁻¹)</i>	<i>Measured absorption values (m⁻¹)</i>
1
2
3
4
5
6

- 5.2. under free acceleration
- 5.2.1. measured absorption value m⁻¹
- 5.2.2. corrected absorption value m⁻¹
6. Make and type of the opacimeter
7. Engine submitted for approval tests on
8. Technical service conducting approval tests
9. Date of test report issued by that service
10. Number of test report issued by that service
11. Approval granted/refused*

* Strike out what does not apply.

ANNEXE 2

(Format maximal : A 4 [210 × 297 mm])

INDICATION
DE L'ADMINISTRATION

*Communication concernant l'homologation
(ou le refus ou le retrait d'une homologation) d'un type de véhicule équipé
d'un moteur diesel en ce qui concerne les émissions de polluants par le moteur,
en application du Règlement n° 24*

N° d'homologation

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule
2. Type de véhicule
3. Nom et adresse du constructeur du véhicule
4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur
5. Valeurs des émissions
- 5.1. en régimes stabilisés

Régime de rotation (tours/min)	Flux nominal G (litres/seconde)	Valeurs limites de l'absorption (m ⁻¹)	Valeurs mesurées de l'absorption (m ⁻¹)
1
2
3
4
5
6

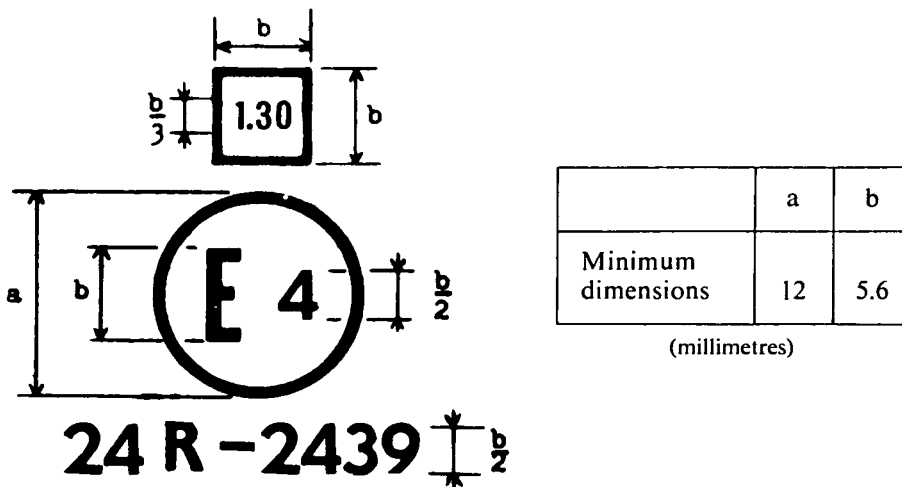
- 5.2. en accélération libre
- 5.2.1. valeur mesurée de l'absorption m⁻¹
- 5.2.2. valeur corrigée de l'absorption m⁻¹
6. Marque et type de l'opacimètre
7. Moteur présenté aux essais d'homologation le
8. Service technique chargé des essais d'homologation
9. Date du procès-verbal délivré par ce service
10. Numéro du procès-verbal délivré par ce service
11. L'homologation est accordée/refusée*

* Rayer la mention inutile.

12. Site of approval mark on the vehicle
13. Place
14. Date.
15. Signature.
16. The following documents, bearing the approval number shown above, are annexed to this communication :
 - 1 copy of annex I to this Regulation, duly completed and with the drawings and diagrams referred to attached;
 - photograph(s) of the engine and its compartment.

ANNEX 3

ARRANGEMENT OF THE APPROVAL MARK



The above approval mark affixed to a vehicle shows that, pursuant to Regulation No. 24, the vehicle type concerned has, with regard to the emission of pollutants by the engine, been approved in the Netherlands (E 4) under approval number 2439. The corrected absorption coefficient is 1.30 m^{-1} .

ANNEX 4

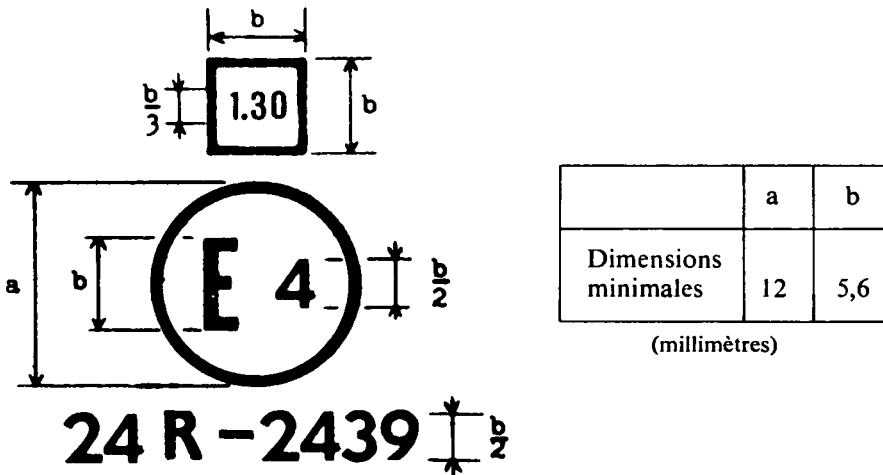
TEST AT STEADY SPEEDS OVER THE FULL-LOAD CURVE

1. INTRODUCTION
 - 1.1. This annex describes the method of determining emissions of pollutants at different steady speeds over the full-load curve.
 - 1.2. The test may be carried out either on an engine or on a vehicle.

12. Emplacement de la marque d'homologation sur le véhicule
13. Lieu
14. Date.
15. Signature.
16. Sont annexées à la présente communication les pièces suivantes, qui portent le numéro d'homologation indiqué ci-dessus :
- 1 exemplaire de l'annexe I du présent Règlement, dûment rempli et accompagné des dessins et schémas indiqués
- photographie(s) du moteur et de son compartiment.

ANNEXE 3

SCHEMA DE LA MARQUE D'HOMOLOGATION



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que, en application du Règlement n° 24, le type de ce véhicule a été homologué, en ce qui concerne les émissions de polluants par le moteur, aux Pays-Bas (E4), sous le numéro 2439. La valeur corrigée du coefficient d'absorption est $1,30 \text{ m}^{-1}$.

ANNEXE 4

ESSAI EN RÉGIMES STABILISÉS SUR LA COURBE DE PLEINE CHARGE

1. INTRODUCTION

- 1.1. La présente annexe décrit la méthode pour déterminer les émissions de polluants à différents régimes stabilisés sur la courbe de pleine charge.
- 1.2. L'essai peut être effectué soit sur un moteur, soit sur un véhicule.

2. MEASUREMENT PRINCIPLE

- 2.1. The opacity of the exhaust gases produced by the engine shall be measured with the engine running under full load and at steady speed. Six measurements shall be made at engine speeds spaced out uniformly between that corresponding to maximum power and the higher of the following two engine speeds :

—45 per cent of the engine speed corresponding to maximum power; and
—1000 r.p.m.

The extreme points of measurement shall be situated at the limits of the interval defined above.

- 2.2. In the case of diesel engines fitted with an air supercharger which can be engaged at will, in which engines the entry into operation of the air supercharger automatically brings about an increase in the quantity of fuel injected, the measurements shall be made both with and without the supercharger working. For each engine speed, the result of the measurement shall be the higher of the two figures obtained.

3. TEST CONDITIONS

3.1. *Vehicle or engine*

- 3.1.1. The engine or the vehicle shall be submitted in good mechanical conditions. The engine shall have been run in.
- 3.1.2. The engine shall be tested with the equipment prescribed in annex 1 to this Regulation.
- 3.1.3. The settings of the engine shall be those prescribed by the manufacturer and shown in annex 1 to this Regulation.
- 3.1.4. The exhaust device shall not have any orifice through which the gases emitted by the engine might be diluted.
- 3.1.5. The engine shall be in the normal working condition prescribed by the manufacturer. In particular, the cooling water and the oil shall each be at the normal temperature prescribed by the manufacturer.

3.2. *Fuel*

The fuel shall be the reference fuel whose specifications are given in annex 6 to this Regulation.

3.3. *Test laboratory*

- 3.3.1. The absolute temperature T of the laboratory, expressed in degrees Kelvin, and the atmospheric pressure H , expressed in torr, shall be measured, and the factor F shall be determined by the formula

$$F = \frac{(740)^{0.65}}{(H)} \times \frac{(T)^{0.5}}{(303)}$$

- 3.3.2. For a test to be recognized as valid, the factor F shall be such that
 $0.98 \leq F \leq 1.02$.

3.4. *Sampling and measuring apparatus*

The light-absorption coefficient of the exhaust gases shall be measured with an opacimeter satisfying the conditions laid down in annex 8 and installed in conformity with annex 9 to this Regulation.

4. LIMIT VALUES

- 4.1. For each of the six engine speeds at which the absorption coefficient is measured

2. PRINCIPE DE LA MESURE

- 2.1. Il est procédé à la mesure de l'opacité des gaz d'échappement produits par le moteur, ce dernier fonctionnant à pleine charge et en régime stabilisé. Il sera effectué six mesures réparties de manière uniforme entre le régime correspondant à la puissance maximale du moteur et le plus grand des deux régimes de rotation suivants du moteur :

—45% du régime de rotation correspondant à la puissance maximale,
—1 000 tr/min.

Les points extrêmes de mesure doivent être situés aux extrémités de l'intervalle défini ci-dessus.

- 2.2. Pour les moteurs diesel munis d'un dispositif de suralimentation en air pouvant être enclenché à volonté et pour lesquels l'entrée en action du dispositif de suralimentation en air entraîne automatiquement une augmentation de la quantité de carburant injecté, les mesures seront effectuées avec et sans suralimentation. Pour chaque régime de rotation, le résultat de la mesure sera constitué par la plus grande des deux valeurs obtenues.

3. CONDITIONS D'ESSAI

3.1. Véhicule ou moteur

- 3.1.1. Le moteur ou le véhicule sera présenté en bon état mécanique. Le moteur devra être rodé.
- 3.1.2. Le moteur devra être essayé avec les équipements prévus à l'annexe 1 du présent Règlement.
- 3.1.3. Les réglages du moteur seront ceux prévus par le constructeur et figurant à l'annexe 1 du présent Règlement.
- 3.1.4. Le dispositif d'échappement ne devra comporter aucun orifice susceptible d'entraîner une dilution des gaz émis par le moteur.
- 3.1.5. Le moteur doit être dans les conditions normales de fonctionnement prévues par le constructeur. En particulier, l'eau de refroidissement et l'huile doivent être chacune à la température normale prévue par le constructeur.

3.2. Carburant

Le carburant sera le carburant de référence dont les spécifications sont définies à l'annexe 6 du présent Règlement.

3.3. Laboratoire d'essai

- 3.3.1. La température absolue T du laboratoire, exprimée en degrés Kelvin et la pression atmosphérique H exprimée en Torricelli seront mesurées et il sera procédé à la mesure du facteur F défini par

$$F = \frac{(740)^{0.65}}{H} \times \frac{(T)^{0.5}}{303}$$

- 3.3.2. Pour qu'un essai soit reconnu valable, le facteur F devra être tel que
 $0,98 \leq F \leq 1,02$.

3.4. Appareillage de prélèvement et de mesure

Le coefficient d'absorption de la lumière par les gaz d'échappement devra être mesuré avec un opacimètre satisfaisant aux conditions de l'annexe 8 et installé conformément à l'annexe 9 du présent Règlement.

4. VALEURS LIMITES

- 4.1. Pour chacun des six régimes de rotation auxquels il est effectué des mesures du

pursuant to paragraph 2.1 above, the nominal gas flow G , expressed in litres per second, shall be calculated by means of the following formulae :

—for two-stroke engines $G = \frac{Vn}{60}$

—for four-stroke engines $G = \frac{Vn}{120}$

in which :

V is the cylinder capacity of the engine expressed in litres; and
 n is the engine speed in revolutions per minute.

- 4.2. For each engine speed the absorption coefficient of the exhaust gases shall not exceed the limit value given in the table in annex 7. Where the value of the nominal flow is not one of those given in that table, the limit value applicable shall be obtained by interpolation on the principle of proportional parts.

ANNEX 5

TEST UNDER FREE ACCELERATION

1. TEST CONDITIONS

- 1.1. The test shall be carried out on the vehicle or engine which has undergone the test at steady speeds described in annex 4 to this Regulation.
- 1.1.1. If the engine test is a bench test it shall be carried out as soon as possible after the test for measurement of opacity under full load at steady speed. In particular, the cooling water and the oil shall be at the normal temperatures stated by the manufacturer.
- 1.1.2. If the test is carried out on a stationary vehicle the engine shall first be brought to normal operating conditions during a road run. The test shall be carried out as soon as possible after completion of the road run.
- 1.2. The combustion chamber shall not have been cooled or fouled by a prolonged period of idling preceding the test.
- 1.3. The test conditions prescribed in annex 4, paragraphs 3.1, 3.2 and 3.3, shall apply.
- 1.4. The conditions prescribed in annex 4, paragraph 3.4, with regard to the sampling and measuring apparatus shall apply.

2. TEST METHODS

- 2.1. If the test is a bench test the engine shall be disconnected from the brake, the latter being replaced either by the rotating parts driven when no gear is engaged or by an inertia substantially equivalent to that of the said parts.
- 2.2. If the test is carried out on a vehicle the gear-change control shall be set in the neutral position and the engine in gear.
- 2.3. With the engine idling, the accelerator control shall be operated quickly, but not violently, so as to obtain maximum delivery from the injection pump. This

coefficient d'absorption en application du paragraphe 2.1. ci-dessus, il est procédé au calcul du flux nominal de gaz G exprimé en litres par seconde et défini par les formules suivantes :

—pour les moteurs à deux temps $G = \frac{Vn}{60}$

—pour les moteurs à quatre temps $G = \frac{Vn}{120}$

V : cylindrée du moteur exprimée en litres

n : régime de rotation exprimé en tours par minute.

- 4.2. Pour chaque régime de rotation, le coefficient d'absorption des gaz d'échappement ne doit pas dépasser la valeur limite figurant dans le tableau de l'annexe 7. Lorsque la valeur du flux nominal n'est pas l'une de celles figurant dans ce tableau, la valeur limite à retenir est obtenue par une interpolation par parties proportionnelles.

ANNEXE 5

ESSAI EN ACCÉLÉRATION LIBRE

1. CONDITIONS D'ESSAI

- 1.1. L'essai est effectué sur le véhicule ou le moteur ayant subi l'essai en régimes stabilisés décrit à l'annexe 4 du présent Règlement.
- 1.1.1. Lorsque l'essai est effectué sur un moteur au banc, il doit être réalisé aussitôt que possible après l'essai de contrôle de l'opacité à pleine charge en régime stabilisé. En particulier, l'eau de refroidissement et l'huile doivent avoir les températures normales indiquées par le constructeur.
- 1.1.2. Lorsque l'essai est effectué sur un véhicule à l'arrêt, le moteur doit être mis au préalable, au cours d'un parcours routier, dans des conditions normales de fonctionnement. L'essai doit être effectué aussitôt que possible après la fin du parcours routier.
- 1.2. La chambre de combustion ne doit pas avoir été refroidie ou salie par une période de ralenti prolongée précédant l'essai.
- 1.3. Les conditions d'essai définies aux paragraphes 3.1, 3.2 et 3.3 de l'annexe 4 sont applicables.
- 1.4. Les conditions relatives à l'appareillage de prélèvement et de mesure définies au paragraphe 3.4 de l'annexe 4 sont applicables.

2. MODALITÉS D'ESSAI

- 2.1. Lorsque l'essai est effectué au banc, le moteur sera désaccouplé du frein, celui-ci étant remplacé soit par les organes en rotation entraînés lorsque la boîte de vitesses est au point mort, soit par une inertie sensiblement équivalente à celle de ces organes.
- 2.2. Lorsque l'essai est effectué sur un véhicule, la boîte de vitesses sera placée en position point mort et moteur embrayé.
- 2.3. Le moteur tournant au régime de ralenti, on actionne rapidement, mais sans brutalité, la commande de l'accélérateur, de manière à obtenir le débit maximal

position shall be maintained until maximum engine speed is reached and the governor comes into action. As soon as this speed is reached the accelerator shall be released until the engine resumes its idling speed and the opacimeter reverts to the corresponding conditions.

- 2.4. The operation described in paragraph 2.3 above shall be repeated not less than six times in order to clear the exhaust system and to allow for any necessary adjustment of the apparatus. The maximum opacity values read in each successive acceleration shall be noted until stabilized values are obtained. No account shall be taken of the values read while, after each acceleration, the engine is idling. The values read shall be regarded as stabilized when four of them consecutively are situated within a band width of 0.25 m^{-1} and do not form a decreasing sequence. The absorption coefficient X_M to be recorded shall be the arithmetical mean of these four values.
- 2.5. Engines fitted with an air supercharger shall be subject, where appropriate, to the following special requirements :
- 2.5.1. in the case of engines with an air supercharger which is coupled or driven mechanically by the engine and is capable of being disengaged, two complete measurement cycles with preliminary accelerations shall be carried out, the air supercharger being engaged in one case and disengaged in the other. The measurement result recorded shall be the higher of the two results obtained; and
- 2.5.2. in the case of engines with an air supercharger which can be cut out by means of a driver-operated by-pass, the test shall be carried out with and without the by-pass. The measurement result recorded shall be the higher of the results obtained.

3. DETERMINATION OF THE CORRECTED VALUE OF THE ABSORPTION COEFFICIENT

3.1. Notation

X_M = value of the absorption coefficient under free acceleration measured as prescribed in paragraph 2.4 of this annex;

X_L = corrected value of the absorption coefficient under free acceleration;

S_M = value of the absorption coefficient measured at steady speed (annex 4, paragraph 2.1) which is closest to the prescribed limit value corresponding to the same nominal flow;

S_L = value of the absorption coefficient prescribed in annex 4, paragraph 4.2, for the nominal flow corresponding to the point of measurement which gave the value S_M ;

L = effective length of the light path in the opacimeter.

- 3.2. The absorption coefficients being expressed in m^{-1} and the effective length of the light path being expressed in metres, the corrected value X_L is given by the smaller of the following two expressions:

$$X'_L = \frac{S_L}{S_M} X_M \quad \text{or} \quad X''_L = X_M + 0.5$$

de la pompe d'injection. Cette position est maintenue jusqu'à l'obtention de la vitesse de rotation maximale du moteur et l'intervention du régulateur. Dès que cette vitesse est obtenue, on relâche l'accélérateur jusqu'à ce que le moteur reprenne sa vitesse de ralenti et que l'opacimètre se retrouve dans les conditions correspondantes.

- 2.4. L'opération décrite au paragraphe 2.3 ci-dessus est répétée au moins six fois pour nettoyer le système d'échappement et procéder éventuellement au réglage des appareils. On notera les valeurs maximales des opacités relevées lors de chacune des accélérations successives jusqu'à ce qu'on obtienne des valeurs stabilisées. Il ne sera pas tenu compte des valeurs relevées pendant la période de ralentissement du moteur, consécutive à chaque accélération. Les valeurs lues sont considérées comme stabilisées lorsque quatre valeurs consécutives se situent dans une bande dont la largeur est égale à $0,25m^{-1}$ et ne forment pas une suite décroissante. Le coefficient d'absorption X_M à retenir est la moyenne arithmétique de ces quatre valeurs.
- 2.5. Les moteurs munis d'un suralimenteur en air sont soumis, le cas échéant, aux prescriptions particulières suivantes :
- 2.5.1. Pour les moteurs à suralimenteur en air couplé ou entraîné mécaniquement par le moteur et débrayable, il sera procédé à deux processus complets de mesure avec accélérations préliminaires, le suralimenteur en air étant embrayé dans un cas et débrayé dans l'autre. Le résultat de mesure retenu sera le plus élevé des deux résultats obtenus.
- 2.5.2. Pour les moteurs à suralimenteur en air pouvant être mis hors circuit au moyen d'un *by-pass* dont la commande est laissée à la disposition du conducteur, l'essai devra être effectué avec et sans *by-pass*. Le résultat de mesure retenu sera le plus élevé des résultats obtenus.

3. DÉTERMINATION DE LA VALEUR CORRIGÉE DU COEFFICIENT D'ABSORPTION

3.1. Notations

On désigne par

X_M = la valeur du coefficient d'absorption en accélération libre mesurée comme il est prévu au paragraphe 2.4 de la présente annexe;

X_L = la valeur corrigée du coefficient d'absorption en accélération libre;

S_M = la valeur du coefficient d'absorption mesurée en régime stabilisé (paragraphe 2.1 de l'annexe 4) et qui est la plus voisine de la valeur limite prescrite correspondant au même flux nominal;

S_L = la valeur du coefficient d'absorption prescrite au paragraphe 4.2 de l'annexe 4 pour le flux nominal correspondant au point de mesure qui a conduit à la valeur S_M ;

L = la longueur effective du rayon lumineux dans l'opacimètre.

- 3.2. Les coefficients d'absorption étant exprimés en m^{-1} et la longueur effective du rayon lumineux étant exprimée en mètres, la valeur corrigée X_L est donnée par la plus petite des deux expressions suivantes :

$$X'_L = \frac{S_L}{S_M} X_M \quad \text{or} \quad X''_L = X_M + 0,5$$

ANNEX 6

SPECIFICATIONS OF REFERENCE FUEL PRESCRIBED FOR APPROVAL TESTS AND TO VERIFY CONFORMITY OF PRODUCTION

	<i>Limits and units</i>	<i>Method</i>
Density 15/4°C	0.830 ± 0.005	ASTM* D 1298-67
Distillation		ASTM D 86-67
50%	min. 245°C	
90%	330 ± 10°C	
Final boiling point	max. 370°C	
Cetane index	54 ± 3	ASTM D 976-66
Kinematic viscosity at 100°F	3 ± 0.5 cst	ASTM D 445-65
Sulphur content	0.4 ± 0.1% by weight	ASTM D 129-64
Flash-point	min. 55°C	ASTM D 99-66
Cloud point	max. -7°C	ASTM D 97-66
Aniline point	69 ± 5°C	ASTM D 611-64
Carbon residue on 10% bottoms	max. 0.2% by weight	ASTM D 524-64
Ash content	max. 0.01% by weight	ASTM D 482-63
Water content	max. 0.05% by weight	ASTM D 95-62
Copper—corrosion test at 100°C	max. 1	ASTM D 130-68
Net calorific value	(10,250 ± 100 kcal/kg (18,450 ± 180 BTU/lb)	ASTM D 2-68 (Ap. VI)
Strong acid number	nil mg KOH/g	ASTM D 974-64

Note: The fuel must be based only on straight-run distillates, hydrodesulphurized or not, and must contain no additives.

* Initials of the American Society for Testing and Materials, 1916 Race St., Philadelphia, Pennsylvania 19103. U.S.A. The figures after the dash denote the year when a standard was adopted or revised. Should any ASTM standards be amended, the standards adopted in the years quoted above will remain applicable unless all Parties to the 1958 Agreement which apply this Regulation agree to replace them by later standards.

ANNEXE 6

SPÉCIFICATIONS DU CARBURANT DE RÉFÉRENCE PRÉVU POUR LES
ESSAIS D'HOMOLOGATION ET LE CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

	<i>Limites et Unités</i>	<i>Méthode</i>
Densité 15/4°C	0,830 ± 0,005	ASTM* D 1298-67
Distillation		ASTM D 86-67
50%	245 min. °C	
90%	330 ± 10°C	
Point final	370 max. °C	
Indice de cétane	54 ± 3	ASTM D 976-66
Viscosité cinématique à 100°F	3 ± 0,5 cst	ASTM D 445-65
Teneur en soufre	0,4 ± 0,1% poids	ASTM D 129-64
Point d'éclair	55 min. °C	ASTM D 93-66
Point de trouble	-7 max. °C	ASTM D 97-66
Point d'aniline	69 ± 5°C	ASTM D 611-64
Carbone Conradson sur le résidu		
10%	0,2 max. % poids	ASTM D 524-64
Teneur en cendres	0,01 max. % poids	ASTM D 482-63
Teneur en eau	0,05 max. % poids	ASTM D 95-62
Corrosion lame de cuivre à 100°C	1 max.	ASTM D 130-68
Pouvoir calorifique inférieur	(10 250 ± 100 kcal/kg (18 450 ± 180 BTU/lb)	ASTM D 2-68 (Ap. VI)
Indice d'acidité forte	néant-mg KoH/g	ASTM D 974-64

Note : Le combustible ne doit être constitué que des coupes directes de distillation, hydrodésulfurées ou non, et ne doit contenir aucun additif.

* Abréviation de « American Society for Testing and Materials » 1916 Race St., Philadelphia, Pennsylvania 19103, Etats-Unis d'Amérique. Les chiffres après le tiret indiquent l'année au cours de laquelle une norme a été adoptée ou amendée. En cas de modification d'une ou de plusieurs normes ASTM, les normes adoptées durant les années citées ci-dessus restent applicables, à moins que toutes les Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement ne conviennent de les remplacer par des normes postérieures.

ANNEX 7

LIMIT VALUES APPLICABLE IN THE TEST AT STEADY SPEEDS

Nominal flow G (litres/second)	Absorption coefficient K (m^{-1})	Nominal flow G (litres/second)	Absorption coefficient K (m^{-1})
≤ 42	2.26	120	1.37
45	2.19	125	1.345
50	2.08	130	1.32
55	1.985	135	1.30
60	1.90	140	1.27
65	1.84	145	1.25
70	1.775	150	1.225
75	1.72	155	1.205
80	1.665	160	1.19
85	1.62	165	1.17
90	1.575	170	1.155
95	1.535	175	1.14
100	1.495	180	1.125
105	1.465	185	1.11
110	1.425	190	1.095
115	1.395	195	1.08
		≥ 200	1.065

NOTE. Although the above values are rounded to the nearest 0.01 or 0.005, this does not mean that the measurements need to be made to this degree of accuracy.

ANNEX 8

CHARACTERISTICS OF OPACIMETERS

1. SCOPE

This annex defines the conditions to be met by opacimeters used in the tests described in annexes 4 and 5 to this Regulation.

2. BASIC SPECIFICATION FOR OPACIMETERS

- 2.1. The gas to be measured shall be confined in an enclosure having a non-reflecting internal surface.
- 2.2. In determining the effective length of the light path through the gas, account shall be taken of the possible influence of devices protecting the light source and the photoelectric cell. This effective length shall be indicated on the instrument.
- 2.3. The indicating dial of the opacimeter shall have two measuring scales, one in absolute units of light absorption from 0 to ∞ (m^{-1}) and the other linear from 0 to 100; both scales shall range from 0 at total light flux to full scale at complete obscuration.

ANNEXE 7

VALEURS LIMITES APPLICABLES LORS DE L'ESSAI EN RÉGIMES STABILISÉS

<i>Flux nominal G</i> (litres/seconde)	<i>Coefficient d'absorption k</i> (m^{-1})	<i>Flux nominal G</i> (litres/seconde)	<i>Coefficient d'absorption k</i> (m^{-1})
≤ 42	2,26	120	1,37
45	2,19	125	1,345
50	2,08	130	1,32
55	1,985	135	1,30
60	1,90	140	1,27
65	1,84	145	1,25
70	1,775	150	1,225
75	1,72	155	1,205
80	1,665	160	1,19
85	1,62	165	1,17
90	1,575	170	1,155
95	1,535	175	1,14
100	1,495	180	1,125
105	1,465	185	1,11
110	1,425	190	1,095
115	1,395	195	1,08
		≥ 200	1,065

NOTE. Bien que les valeurs ci-dessus soient arrondies aux 0,01 ou 0,005 les plus voisins, cela ne signifie pas que les mesures doivent être effectuées avec cette précision.

ANNEXE 8

CARACTÉRISTIQUES DES OPACIMÈTRES

1. DOMAINE D'APPLICATION

La présente annexe définit les conditions qui devront être remplies par les opacimètres destinés à être utilisés dans les essais décrits aux annexes 4 et 5 du présent Règlement.

2. SPÉCIFICATION DE BASE POUR LES OPACIMÈTRES

- 2.1. Le gaz à mesurer est contenu dans une enceinte dont la surface interne est non réfléchissante.
- 2.2. La longueur effective du trajet des rayons lumineux à travers le gaz à mesurer est déterminée en tenant compte de l'influence possible des dispositifs de protection de la source de lumière et de la cellule photoélectrique. Cette longueur effective doit être indiquée sur l'appareil.
- 2.3. L'indicateur de mesure de l'opacimètre doit avoir deux échelles de mesure, l'une en unités absolues d'absorption lumineuse de 0 à ∞ (m^{-1}) et l'autre linéaire de 0 à 100; les deux échelles de mesure s'étendent du 0 pour le flux lumineux total jusqu'au maximum de l'échelle pour l'obscurcissement complet.

3. CONSTRUCTION SPECIFICATIONS

3.1. *General*

The design shall be such that under steady-speed operating conditions the smoke chamber is filled with smoke of uniform opacity.

3.2. *Smoke chamber and opacimeter casing*

3.2.1. The impingement on the photoelectric cell of stray light due to internal reflections or diffusion effects shall be reduced to a minimum (e.g. by finishing internal surfaces in matt black and by a suitable general layout).

3.2.2. The optical characteristics shall be such that the combined effect of diffusion and reflection does not exceed one unit on the linear scale when the smoke chamber is filled with smoke having an absorption coefficient near 1.7 m^{-1} .

3.3. *Light source*

The light source shall be an incandescent lamp with a colour temperature in the range 2,800 to 3,250°K.

3.4. *Receiver*

3.4.1. The receiver shall consist of a photoelectric cell with a spectral response curve similar to the photopic curve of the human eye (maximum response in the range 550/570 nm; less than 4 per cent of that maximum response below 430 nm and above 680 nm).

3.4.2. The construction of the electrical circuit, including the indicating dial, shall be such that the current output from the photoelectric cell is a linear function of the intensity of the light received over the operating-temperature range of the photoelectric cell.

3.5. *Measuring scales*

3.5.1. The light-absorption coefficient k shall be calculated by the formula $\phi = \phi_0 \cdot e^{-kL}$, where L is the effective length of the light path through the gas to be measured, ϕ_0 the incident flux and ϕ the emergent flux. When the effective length L of a type of opacimeter cannot be assessed directly from its geometry, the effective length L shall be determined

— either by the method described in paragraph 4 of this annex; or

— through correlation with another type of opacimeter for which the effective length is known.

3.5.2. The relationship between the 0-100 linear scale and the light-absorption coefficient k is given by the formula

$$k = \frac{1}{L} \log_e \left(1 - \frac{N}{100} \right)$$

where N is a reading on the linear scale and k the corresponding value of the absorption coefficient.

3.5.3. The indicating dial of the opacimeter shall enable an absorption coefficient of 1.7 m^{-1} to be read with an accuracy of 0.025 m^{-1} .

3.6. *Adjustment and calibration of the measuring apparatus*

3.6.1. The electrical circuit of the photoelectric cell and of the indicating dial shall be

3. SPÉCIFICATIONS DE CONSTRUCTION

3.1. Généralités

L'opacimètre doit être tel que, dans les conditions de fonctionnement en régimes stabilisés, la chambre de fumée soit remplie d'une fumée d'opacité uniforme.

3.2. Chambre de fumée et carter de l'opacimètre

3.2.1. Les arrivées sur la cellule photoélectrique de lumière parasite due aux réflexions internes ou aux effets de diffusion doivent être réduites au minimum (par exemple par revêtement des surfaces internes en noir mat et une disposition générale appropriée).

3.2.2. Les caractéristiques optiques doivent être telles que l'effet combiné de la diffusion et de la réflexion n'excède pas une unité de l'échelle linéaire, lorsque la chambre de fumée est remplie d'une fumée ayant un coefficient d'absorption voisin de $1,7 \text{ m}^{-1}$.

3.3. Source lumineuse

Elle doit être constituée par une lampe à incandescence dont la température de couleur est comprise entre 2 800 et 3 250°K.

3.4. Récepteur

3.4.1. Le récepteur sera constitué par une cellule photoélectrique ayant une courbe de réponse spectrale semblable à la courbe photopique de l'oeil humain (maximum de réponse dans la bande de 550/570 nm, moins de 4% de cette réponse maximum au-dessous de 430 nm et au-dessus de 680 nm).

3.4.2. La construction du circuit électrique comprenant l'indicateur de mesure doit être telle que le courant de sortie de la cellule photoélectrique soit une fonction linéaire de l'intensité de la lumière reçue dans la plage des températures de fonctionnement de la cellule photoélectrique.

3.5. Echelles de mesure

3.5.1. Le coefficient d'absorption lumineuse k est calculé par la formule $\phi = \phi_0 \cdot e^{-kL}$, où L est la longueur effective du trajet des rayons lumineux à travers le gaz à mesurer, ϕ_0 le flux incident et ϕ le flux émergent. Lorsque la longueur effective L d'un type d'opacimètre ne peut être évaluée directement d'après sa géométrie, la longueur effective L doit être déterminée

— soit par la méthode décrite au paragraphe 4 de la présente annexe,

— soit par comparaison avec un autre type d'opacimètre dont on connaît la longueur effective.

3.5.2. La relation entre l'échelle linéaire de 0 à 100 et le coefficient d'absorption k est donné par la formule

$$k = -\frac{1}{L} \log_e \left(1 - \frac{N}{100} \right)$$

où N représente une lecture de l'échelle linéaire et k la valeur correspondante du coefficient d'absorption.

3.5.3. L'indicateur de mesure de l'opacimètre doit permettre de lire un coefficient d'absorption de $1,7 \text{ m}^{-1}$ avec une précision de $0,025 \text{ m}^{-1}$

3.6. Réglage et vérification de l'appareil de mesure

3.6.1. Le circuit électrique de la cellule photoélectrique et de l'indicateur doit être

adjustable so that the pointer can be reset at zero when the light flux passes through the smoke chamber filled with clean air or through a chamber having identical characteristics.

- 3.6.2. With the lamp switched off and the electrical measuring circuit open or short-circuited, the reading on the absorption-coefficient scale shall be ∞ , and it shall remain at ∞ with the measuring circuit reconnected.
- 3.6.3. An intermediate check shall be carried out by placing in the smoke chamber a screen representing a gas whose known light-absorption coefficient k , measured as described in paragraph 3.5.1 is between 1.6 m^{-1} and 1.8 m^{-1} . The value of k must be known to within 0.025 m^{-1} . The check consists in verifying that this value does not differ by more than 0.05 m^{-1} from that read on the opacimeter indicating dial when the screen is introduced between the source of light and the photoelectric cell.
- 3.7. *Opacimeter response*
 - 3.7.1. The response time of the electrical measuring circuit, being the time necessary for the indicating dial to reach 90 per cent of full-scale deflection on removal of a screen fully obscuring the photoelectric cell, shall be 0.9 to 1.1 second.
 - 3.7.2. The damping of the electrical measuring circuit shall be such that the initial overswing beyond the final steady reading after any momentary variation in input (e.g. the calibration screen) does not exceed 4 per cent of that reading in linear scale units.
 - 3.7.3. The response time of the opacimeter which is due to physical phenomena in the smoke chamber is the time taken by gas entering the chamber to the smoke chamber completely; it shall not exceed 0.4 second.
 - 3.7.4. These provisions shall apply solely to opacimeters used to measure opacity under free acceleration.
- 3.8. *Pressure of the gas to be measured and of scavenging air*
 - 3.8.1. The pressure of the exhaust gas in the smoke chamber shall not differ by more than 75 mm (water gauge) from the atmospheric pressure.
 - 3.8.2. The variations in the pressure of the gas to be measured and of the scavenging air shall not cause the absorption coefficient to vary by more than 0.05 m^{-1} in the case of a gas having an absorption coefficient of 1.7 m^{-1} .
 - 3.8.3. The opacimeter shall be equipped with appropriate devices for measuring the pressure in the smoke chamber.
 - 3.8.4. The limits of pressure variation of gas and scavenging air in the smoke chamber shall be stated by the manufacturer of the apparatus.
- 3.9. *Temperature of the gas to be measured*
 - 3.9.1. At every point in the smoke chamber the gas temperature at the instant of measurement shall be between 70°C and a maximum temperature, specified by the opacimeter manufacturer, such that the readings over this temperature range do not vary by more than 0.1 m^{-1} .
 - 3.9.2. The opacimeter shall be equipped with appropriate devices for measuring the temperature in the smoke chamber.

4. EFFECTIVE LENGTH L OF THE OPACIMETER

- 4.1. *General*
 - 4.1.1. In some types of opacimeter the gas between the light source and the photoelectric cell, or between transparent parts protecting the source and the photo-

réglable pour pouvoir ramener l'aiguille à zéro lorsque le flux lumineux traverse la chambre de fumée remplie d'air propre ou une chambre de caractéristiques identiques.

- 3.6.2. Avec la lampe éteinte et le circuit de mesure électrique ouvert ou court-circuité, la lecture sur l'échelle des coefficients d'absorption est ∞ et avec le circuit de mesure rebranché, la valeur lue doit rester sur ∞ .
- 3.6.3. Une vérification intermédiaire doit être effectuée en introduisant dans la chambre de fumée un filtre représentant un gaz dont le coefficient d'absorption connu k , mesuré comme il est dit au paragraphe 3.5.1, est compris entre $1,6 \text{ m}^{-1}$ et $1,8 \text{ m}^{-1}$. La valeur de k doit être connue à $0,025 \text{ m}^{-1}$ près. La vérification consiste à contrôler que cette valeur ne diffère pas de plus de $0,05 \text{ m}^{-1}$ de celle lue sur l'indicateur de mesure lorsque le filtre est introduit entre la source lumineuse et la cellule photoélectrique.

3.7 Réponse de l'opacimètre

- 3.7.1. Le temps de réponse du circuit de mesure électrique, correspondant au temps nécessaire à l'indicateur pour atteindre une déviation de 90% de l'échelle totale lorsqu'un écran obscurcissant totalement la cellule photoélectrique est enlevé, doit être de 0,9 à 1,1 seconde.
- 3.7.2. L'amortissement du circuit de mesure électrique doit être tel que le dépassement initial au-dessus de la valeur finale stable après toute variation instantanée de la valeur d'entrée (par exemple le filtre de vérification) ne dépasse pas 4% de cette valeur en unités de l'échelle linéaire.
- 3.7.3. Le temps de réponse de l'opacimètre dû aux phénomènes physiques dans la chambre de fumée est celui qui s'écoule entre l'entrée des gaz dans l'appareil de mesure et le remplissage complet de la chambre de fumée; il ne doit pas excéder 0,4 seconde.
- 3.7.4. Ces dispositions ne sont applicables qu'aux opacimètres que l'on utilise pour les mesures d'opacité en accélération libre.

3.8 Pression du gaz à mesurer et de l'air de balayage

- 3.8.1. La pression des gaz d'échappement dans la chambre de fumée ne doit pas différer de celle de l'air ambiant de plus de 75 mm de colonne d'eau.
- 3.8.2. Les variations de pression du gaz à mesurer et de l'air de balayage ne doivent pas provoquer une variation du coefficient d'absorption de plus de $0,05 \text{ m}^{-1}$ pour un gaz à mesurer correspondant à un coefficient d'absorption de $1,7 \text{ m}^{-1}$.
- 3.8.3. L'opacimètre doit être muni de dispositifs appropriés pour la mesure de la pression dans la chambre de fumée.
- 3.8.4. Les limites de variation de la pression du gaz et de l'air de balayage dans la chambre de fumée seront indiquées par le fabricant de l'appareil.

3.9 Température du gaz à mesurer

- 3.9.1. En tout point de la chambre de fumée, la température du gaz au moment de la mesure doit se situer entre 70°C et une température maximale spécifiée par le fabricant de l'opacimètre, de telle sorte que les lectures dans cette gamme de températures ne varient pas de plus de $0,1 \text{ m}^{-1}$.
- 3.9.2. L'opacimètre doit être muni de dispositifs appropriés pour la mesure de la température dans la chambre de fumée.

4. LONGUEUR EFFECTIVE « L » DE L'OPACIMÈTRE

4.1 Généralités

- 4.1.1. Dans quelques types d'opacimètres, les gaz entre la source lumineuse et la cellule photoélectrique, ou entre les parties transparentes protégeant la source

electric cell, is not of constant opacity. In such cases the effective length L shall be that of a column of gas of uniform opacity which gives the same absorption of light as that obtained when the gas is normally admitted into the opacimeter.

- 4.1.2. The effective length of the light path is obtained by comparing the reading N of the opacimeter operating normally with the reading N_0 obtained with the opacimeter modified so that the test gas fills a well defined length L_0 .
- 4.1.3. It will be necessary to take comparative readings in quick succession to determine the correction to be made for shifts of zero.
- 4.2. *Method of assessment of L*
- 4.2.1. The test gas shall be exhaust gas of constant opacity or a light-absorptive gas of a gravimetric density similar to that of exhaust gas.
- 4.2.2. A column of length L_0 of the opacimeter, which can be filled uniformly with the test gas, and the ends of which are substantially at right angles to the light path, shall be accurately determined. This length L_0 shall be close to the effective length of the opacimeter.
- 4.3. The mean temperature of the test gas in the smoke chamber shall be measured.
- 4.4. If necessary, an expansion tank of sufficient capacity to damp the pulsations and of compact design may be incorporated in the sampling line as near to the probe as possible. A cooler may also be fitted. The addition of the expansion tank and of the cooler should not unduly disturb the composition of the exhaust gas.
- 4.5. The test for determining the effective length shall consist in passing a sample of test gas alternately through the opacimeter operating normally and through the same apparatus modified as indicated in paragraph 4.1.2.
- 4.5.1. The opacimeter readings shall be recorded continuously during the test with a recorder whose response time is equal to or shorter than that of the opacimeter.
- 4.5.2. With the opacimeter operating normally, the reading on the linear scale of opacity is N and that of the mean gas temperature expressed in Kelvin degrees is T .
- 4.5.3. With the known length L_0 filled with the same test gas, the reading on the linear scale of opacity is N_0 and that of the mean gas temperature expressed in Kelvin degrees is T_0 .
- 4.6. The effective length will be

$$L = L_0 \frac{T \log [1 - (N/100)]}{T_0 \log [1 - (N_0/100)]}$$

- 4.7. The test shall be repeated with at least four test gases giving readings evenly spaced between the readings 20 and 80 on the linear scale.
- 4.8. The effective length L of the opacimeter will be the arithmetic average of the effective lengths obtained as stated in paragraph 4.6 for each of the gases.

et la cellule photoélectrique, n'ont pas une opacité constante. Dans de tels cas, la longueur effective L est celle d'une colonne de gaz d'opacité uniforme conduisant à la même absorption de la lumière que celle observée quand le gaz traverse normalement l'opacimètre.

- 4.1.2. La longueur effective du trajet des rayons lumineux est obtenue en comparant la lecture N sur l'opacimètre fonctionnant normalement avec la lecture N_0 obtenue avec l'opacimètre modifié de telle sorte que le gaz d'essai remplisse une longueur L_0 bien définie.
- 4.1.3. Il devra être procédé à des lectures comparatives se succédant rapidement pour déterminer la correction de déplacement du zéro.
- 4.2. *Méthode d'évaluation de L*
- 4.2.1. Les gaz d'essai doivent être des gaz d'échappement d'opacité constante ou des gaz absorbants ayant une densité de l'ordre de celle des gaz d'échappement.
- 4.2.2. On détermine avec précision une colonne de longueur L_0 de l'opacimètre qui peut être remplie uniformément avec les gaz d'essai et dont les bases sont sensiblement perpendiculaires à la direction des rayons lumineux. Cette longueur L_0 doit être voisine de la longueur effective supposée de l'opacimètre.
- 4.3. Il sera procédé à la mesure de la température moyenne des gaz d'essai dans la chambre de fumée.
- 4.4. Si nécessaire, un vase d'expansion d'une capacité suffisante pour amortir les pulsations et de forme compacte peut être incorporé dans la canalisation de prélèvement, aussi près que possible de la sonde. On peut aussi installer un refroidisseur. L'adjonction du vase d'expansion et du refroidisseur ne doit pas perturber indûment la composition des gaz d'échappement.
- 4.5. L'essai de détermination de la longueur effective consiste à faire passer un échantillon des gaz d'essai alternativement à travers l'opacimètre fonctionnant normalement et à travers le même appareil modifié comme il a été indiqué au paragraphe 4.1.2.
- 4.5.1. Les indications données par l'opacimètre doivent être enregistrées en continu pendant l'essai avec un enregistreur de temps de réponse au plus égal à celui de l'opacimètre.
- 4.5.2. Avec l'opacimètre fonctionnant normalement, la lecture de l'échelle linéaire est N et celle de la température moyenne des gaz exprimée en degrés Kelvin est T .
- 4.5.3. Avec la longueur connue L_0 remplie du même gaz d'essai, la lecture de l'échelle linéaire est N_0 et celle de la température moyenne des gaz exprimée en degrés Kelvin est T_0 .
- 4.6. La longueur effective sera

$$L = L_0 \frac{T \log [1 - (N/100)]}{T_0 \log [1 - (N_0/100)]}$$

- 4.7. L'essai doit être répété avec au moins quatre gaz d'essai conduisant à des indications espacées régulièrement sur l'échelle linéaire de 20 à 80.
- 4.8. La longueur effective L de l'opacimètre sera la moyenne arithmétique des longueurs effectives obtenues comme il est dit au paragraphe 4.6. avec chacun des gaz d'essai.

ANNEX 9

INSTALLATION AND USE OF THE OPACIMETER

1. SCOPE

This annex specifies the installation and use of opacimeters for the tests described in annexes 4 and 5 to this Regulation.

2. SAMPLING OPACIMETER

2.1. *Installation for steady-speed tests*

- 2.1.1. The ratio of the cross-sectional area of the probe to that of the exhaust pipe shall not be less than 0.05. The back pressure measured in the exhaust pipe at the opening of the probe shall not exceed 75 mm (water gauge).
 - 2.1.2. The probe shall be a tube with an open end facing forwards in the axis of the exhaust pipe, or of the extension pipe if one is required. It shall be situated in a section where the distribution of smoke is approximately uniform. To achieve this, the probe shall be placed as far downstream in the exhaust pipe as possible, or, if necessary, in an extension pipe so that, if D is the diameter of the exhaust pipe at the opening, the end of the probe is situated in a straight portion at least $6D$ in length upstream of the sampling point and $3D$ in length downstream. If an extension pipe is used, no air shall be allowed to enter the joint.
 - 2.1.3. The pressure in the exhaust pipe and the characteristics of the pressure drop in the sampling line shall be such that the probe collects a sample sensibly equivalent to that which would be obtained by isokinetic sampling.
 - 2.1.4. If necessary, an expansion tank of compact design and of sufficient capacity to damp the pulsations may be incorporated in the sampling line as near to the probe as possible. A cooler may also be fitted.
The design of the expansion tank and cooler shall not unduly disturb the composition of the exhaust gas.
 - 2.1.5. A butterfly valve or other means of increasing the sampling pressure may be placed in the exhaust pipe at least three $3D$ downstream from the sampling probe.
 - 2.1.6. The connecting pipes between the probe, the cooling device, the expansion tank (if required) and the opacimeter shall be as short as is possible while satisfying the pressure and temperature requirements prescribed in annex 8, paragraphs 3.8 and 3.9. The pipe shall be inclined upwards from the sampling point to the opacimeter, and sharp bends where soot might accumulate shall be avoided. If not embodied in the opacimeter, a by-pass valve shall be provided upstream.
 - 2.1.7. A check shall be carried out during the test to ensure that the requirements of annex 8, paragraph 3.8, concerning pressure and those of annex 8, paragraph 3.9, concerning the temperature in the measuring chamber are observed.
- 2.2. *Installation for tests under free acceleration*
 - 2.2.1. The ratio of the cross-sectional area of the probe to that of the exhaust pipe shall not be less than 0.05. The back pressure measured in the exhaust pipe at the opening of the probe shall not exceed 75 mm (water gauge).
 - 2.2.2. The probe shall be a tube with an open end facing forwards in the axis of the

ANNEXE 9

INSTALLATION ET UTILISATION DE L'OPACIMÈTRE

1. DOMAINE D'APPLICATION

La présente annexe définit l'installation et l'utilisation des opacimètres destinés à être utilisés dans les essais décrits aux annexes 4 et 5 du présent Règlement.

2. OPACIMÈTRE À PRÉLÈVEMENT

2.1. *Installation pour les essais en régimes stabilisés*

- 2.1.1. Le rapport de la surface de la section de la sonde à celle du tuyau d'échappement doit être d'au moins 0,05. La contre-pression mesurée dans le tuyau d'échappement à l'entrée de la sonde ne doit pas dépasser 75 mm d'eau.
 - 2.1.2. La sonde est un tube ayant une extrémité ouverte face à l'avant dans l'axe du tuyau d'échappement ou de la rallonge éventuellement nécessaire. Elle doit se trouver dans une section où la distribution de la fumée est approximativement uniforme. Pour réaliser cette condition, la sonde doit être placée le plus en aval possible du tuyau d'échappement ou, si nécessaire, sur un tuyau prolongateur, de telle sorte que D étant le diamètre du tuyau d'échappement à la sortie, l'extrémité de la sonde soit située sur une partie rectiligne ayant une longueur d'au moins $6D$ en amont du point de prélèvement et $3D$ en aval. Si un tuyau prolongateur est utilisé, les entrées d'air au joint devront être évitées.
 - 2.1.3. La pression dans le tuyau d'échappement et les caractéristiques de chute de pression dans la canalisation de prélèvement doivent être telles que la sonde recueille un échantillon sensiblement équivalent à celui qui serait obtenu par prélèvement isocinétique.
 - 2.1.4. Si nécessaire, un vase d'expansion de forme compacte et d'une capacité suffisante pour amortir les pulsations peut être incorporé dans la canalisation de prélèvement aussi près que possible de la sonde. On peut aussi installer un refroidisseur. La conception du vase d'expansion et du refroidisseur ne doit pas perturber indûment la composition des gaz d'échappement.
 - 2.1.5. Une vanne à papillon, ou un autre moyen d'augmenter la pression du prélèvement, peut être placée dans le tuyau d'échappement au moins à $3D$ en aval de la sonde de prélèvement.
 - 2.1.6. Les tuyauteries entre la sonde, le dispositif de refroidissement, le vase d'expansion (si nécessaire) et l'opacimètre doivent être aussi courtes que possible, tout en satisfaisant aux exigences de pression et de température prévues aux paragraphes 3.8 et 3.9 de l'annexe 8. La tuyauterie doit présenter une pente ascendante du point d'échantillonnage à l'opacimètre et l'on doit éviter les coudes aigus où la suie pourrait s'accumuler. Si elle n'est pas incorporée à l'opacimètre, une vanne de "by-pass" devra être prévue en amont.
 - 2.1.7. Il sera vérifié, au cours de l'essai, que les prescriptions du paragraphe 3.8 de l'annexe 8, relatives à la pression, et celles du paragraphe 3.9 relatives à la température dans la chambre de mesure, sont respectées.
- 2.2. *Installation pour les essais en accélération libre*
 - 2.2.1. Le rapport de la surface de la section de la sonde à celle du tuyau d'échappement doit être d'au moins 0,05. La contre-pression mesurée dans le tuyau d'échappement à l'entrée de la sonde ne doit pas dépasser 75 mm d'eau.
 - 2.2.2. La sonde est un tube ayant une extrémité ouverte face à l'avant dans l'axe du

exhaust pipe, or of the extension pipe if one is required. It shall be situated in a section where the distribution of smoke is approximately uniform. To achieve this, the probe shall be placed as far downstream in the exhaust pipe as possible or, if necessary, in an extension pipe so that, if D is the diameter of the exhaust pipe at the opening, the end of the probe is situated in a straight portion at least $6D$ in length upstream of the sampling point and $3D$ in length downstream. If an extension pipe is used, no air shall be allowed to enter the joint.

- 2.2.3. The sampling system shall be such that at all engine speeds the pressure of the sample at the opacimeter is within the limits specified in annex 8, paragraph 3.8.2. This may be checked by noting the sample pressure at engine idling and maximum no-load speeds. Depending on the characteristics of the opacimeter, control of sample pressure can be achieved by a fixed restriction or butterfly valve in the exhaust pipe or extension pipe.

Whichever method is used, the back pressure measured in the exhaust pipe at the opening of the probe shall not exceed 75 mm (water gauge).

- 2.2.4. The pipes connecting with the opacimeter shall also be as short as possible. The pipe shall be inclined upwards from the sampling point to the opacimeter, and sharp bends where soot might accumulate shall be avoided. A by-pass valve may be provided upstream of the opacimeter to isolate it from the exhaust-gas flow when no measurement is being made.

3. FULL-FLOW OPACIMETER

The only general precautions to be observed in steady-speed and free-acceleration tests are the following :

- 3.1. Joints in the connecting pipes between the exhaust pipe and the opacimeter shall not allow air to enter from outside.
- 3.2. The pipes connecting with the opacimeter shall be as short as possible, as prescribed in the case of sampling opacimeters. The pipe system shall be inclined upwards from the exhaust pipe to the opacimeter, and sharp bends where soot might accumulate shall be avoided. A by-pass valve may be provided upstream of the opacimeter to isolate it from the exhaust-gas flow when no measurement is being made.
- 3.3. A cooling system may also be required upstream of the opacimeter.
-

tuyau d'échappement ou de la rallonge éventuellement nécessaire. Elle doit se trouver dans une section où la distribution de la fumée est approximativement uniforme. Pour réaliser cette condition, la sonde doit être placée le plus en aval possible du tuyau d'échappement ou, si nécessaire, sur un tuyau prolongateur, de telle sorte que D étant le diamètre du tuyau d'échappement à la sortie, l'extrémité de la sonde soit située sur une partie rectiligne ayant une longueur d'au moins $6D$ en amont du point de prélèvement et $3D$ en aval. Si un tuyau prolongateur est utilisé, les entrées d'air au joint devront être évitées.

- 2.2.3. Le système d'échantillonnage doit être tel qu'à toutes les vitesses du moteur la pression de l'échantillon à l'opacimètre soit dans les limites spécifiées au paragraphe 3.8.2 de l'annexe 8. Ceci peut être vérifié en notant la pression de l'échantillon au ralenti et à la vitesse maximale sans charge. Suivant les caractéristiques de l'opacimètre, le contrôle de la pression de l'échantillon peut être obtenu par un rétreint fixe ou par une vanne à papillon dans le tuyau d'échappement ou le tuyau de raccordement. Quelle que soit la méthode utilisée, la contre-pression mesurée dans le tuyau d'échappement à l'entrée de la sonde ne doit pas dépasser 75 mm d'eau.
- 2.2.4. Les tuyaux de raccordement à l'opacimètre doivent être tel aussi courts que possible. Le tuyau doit présenter une pente ascendante du point de prélèvement à l'opacimètre et tout coude aigu où la suie pourrait s'accumuler doit être évité. Une vanne de "by-pass" peut être prévue avant l'opacimètre pour l'isoler du flux des gaz d'échappement, sauf lors de la mesure.

3. OPACIMÈTRE À FLUX TOTAL

Les seules précautions générales à observer pour les essais en régimes stabilisés et en accélération libre sont les suivantes :

- 3.1. Les raccords des tuyaux entre la tubulure d'échappement et l'opacimètre ne doivent pas permettre l'entrée d'air extérieur.
- 3.2. Les tuyaux de raccordement avec l'opacimètre doivent être aussi courts que possible, comme prévu pour les opacimètres à prélèvement. Le système de tuyauterie doit présenter une pente ascendante de la tuyauterie d'échappement à l'opacimètre, et l'on doit éviter tout coude aigu où la suie pourrait s'accumuler. Une vanne de "by-pass" peut être prévue avant l'opacimètre pour l'isoler du flux des gaz d'échappement, sauf pendant la mesure.
- 3.3. Un système de refroidissement en amont de l'opacimètre peut également être nécessaire.

ENTRY INTO FORCE OF REGULATION NO. 27 (UNIFORM PROVISIONS FOR THE APPROVAL OF ADVANCE-WARNING TRIANGLES) AS AN ANNEX TO THE AGREEMENT OF 20 MARCH 1958¹ CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS OF APPROVAL AND RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVAL FOR MOTOR VEHICLE EQUIPMENT AND PARTS

The said Regulation came into force on 15 September 1972 in respect of France, the Netherlands and Sweden, in accordance with article 1 (5) of the Agreement.

Authentic texts of the Regulation: English and French.

Registered ex officio on 15 September 1972.

1. SCOPE

This Regulation applies to certain advance-warning devices intended to be on board vehicles and to be placed on the carriageway in order to signal, by day and at night, the presence of a halted vehicle.

2. DEFINITIONS

For the purposes of this Regulation,

- 2.1. “*advance-warning triangle*” means the device referred to in paragraph 1. above, in the form of an equilateral triangle;
- 2.2. “*type of triangle*” means advance-warning triangles which do not differ in such essential respects as
 - 2.2.1. the trade name or mark;
 - 2.2.2. the optical characteristics;
 - 2.2.3. the distinctive geometrical and mechanical features of the design;
- 2.3. “*reflex reflecting device*” means an assembly, ready for use, comprising one or more reflex reflecting optical units;
- 2.4. “*front face of the triangle*” means the face carrying the optical units;
- 2.5. “*axis of the advance-warning triangle*” means the straight line which, perpendicular to the front face of the triangle, passes through its centre;
- 2.6. “*fluorescent material*” means a material which, either in the mass or at the surface, when excited by daylight, exhibits the phenomenon of photoluminescence ceasing rather shortly after excitation;
- 2.7. “*luminance factor*” means the rate of the luminance of the body considered, illuminated and observed in specified conditions, to the luminance of a perfect diffuser receiving the same illumination. The luminance of the body considered includes that produced by reflection and by fluorescence;
- 2.8. “*Coefficient of luminous intensity (CIL)*” means the amount of the luminous intensity reflected in the direction considered by illumination of the reflex reflecting device for given angles of illumination, divergence and rotation.*

* Translation from the French of the definition given in the *International Lighting Vocabulary*, third edition, CIE (International Commission on Illumination (ICI)), publication No. 17 (E.I.I.), 1970.

¹ See note 1 on p. 226 of this volume.

ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT N° 27 (PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES TRIANGLES DE PRÉSIGNALISATION) EN TANT QU'ANNEXE À L'ACCORD DU 20 MARS 1958¹ CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR

Le Règlement est entré en vigueur le 15 septembre 1972 à l'égard de la France, des Pays-Bas et de la Suède, conformément à l'article 1, paragraphe 5, de l'Accord.

Textes authentiques du Règlement : anglais et français.

Enregistré d'office le 15 septembre 1972.

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique à certains dispositifs de présignalisation destinés à être présents à bord des véhicules et à être placés sur la chaussée pour signaler de jour et de nuit la présence du véhicule à l'arrêt.

2. DÉFINITIONS

Au sens du présent Règlement, on entend

- 2.1. par « *triangle de présignalisation* », un des dispositifs visés au paragraphe 1. ci-dessus et ayant la forme d'un triangle équilatéral;
- 2.2. par « *type de triangle* », des triangles de présignalisation ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant notamment porter sur
 - 2.2.1. la marque de fabrique ou de commerce,
 - 2.2.2. les caractéristiques optiques,
 - 2.2.3. les éléments caractéristiques géométriques et mécaniques de la construction;
- 2.3. par « *dispositif catadioptrique* », un ensemble prêt à être utilisé et qui comprend une ou plusieurs optiques catadioptriques;
- 2.4. par « *face avant du triangle* », la face portant les éléments optiques;
- 2.5. par « *axe du triangle de présignalisation* », la droite perpendiculaire à la face avant du triangle et passant par son centre;
- 2.6. par « *matériau fluorescent* », un matériau qui, soit dans la masse, soit en surface lorsqu'il est excité par la lumière du jour, présente le phénomène de photoluminescence cessant dans un temps relativement court après la fin de l'excitation;
- 2.7. par « *facteur de luminance* », le rapport de la luminance du corps considéré, éclairé et observé dans des conditions déterminées, à la luminance d'un diffuseur parfait recevant le même éclairage. La luminance du corps considéré comprend celle produit par réflexion et par fluorescence;
- 2.8. par « *coefficient d'intensité lumineuse (CIL)* », le quotient de l'intensité lumineuse réfléchie dans la direction considérée par l'éclairage du dispositif catadioptrique pour des angles d'éclairage, de divergence et de rotation donnés*.

* Définition du *Vocabulaire international de l'éclairage*, troisième édition; publication CIE (Commission internationale de l'éclairage) n° 17 (E.1.1.), 1970.

¹ Voir la note 1, p. 227 du présent volume.

3. APPLICATION FOR APPROVAL

The application for approval shall be submitted by the holder of the trade name or mark or by his duly accredited representative, and shall be accompanied by :

- 3.1. dimensional drawings in triplicate in sufficient detail to permit identification of the type;
- 3.2. a brief description giving the technical specifications of the materials constituting the advance-warning triangle and instructions for use;
- 3.3. a copy of the instructions on its assembly for use;
- 3.4. three samples of the advance-warning triangle, each in its protective cover;
- 3.5. two samples of the complete reflex reflecting device;
- 3.6. two samples of the fluorescent material in which a 100 × 100 mm square can be inscribed and fully representative of the material and applied to the same base material as used for the triangle.

4. MARKINGS

- 4.1. Every advance-warning triangle and its protective cover shall, when submitted for approval, bear the trade name or mark of the applicant; such marking shall be clearly legible and be indelible.
- 4.2. Every advance-warning triangle and its protective cover shall provide adequate space for the approval mark; the space aforesaid shall be shown in the drawings referred to in paragraph 3.1 above.

5. APPROVAL

- 5.1. If all the samples of a type of advance-warning triangle which are submitted in conformity with the provisions of paragraph 3 above meet the requirements of this Regulation, approval shall be granted.
- 5.2. An approval number shall be assigned to each type approved; the number so assigned may not subsequently be assigned by the same Contracting Party to another type of advance-warning triangle covered by this Regulation.
- 5.3. Notice of approval or of refusal of approval of a type of advance-warning triangle pursuant to this Regulation shall be communicated to the countries Parties to the Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in annex 1 to this Regulation accompanied by dimensional drawings (supplied by the applicant for approval) in a format not exceeding A 4 (210 × 297 mm), or folded to that format, and on an appropriate scale.
- 5.4. In addition to the markings prescribed in paragraph 4.1, there shall be affixed, in the space referred to in paragraph 4.2 above, to every advance-warning triangle and to its protective cover conforming to a type approved under this Regulation,
 - 5.4.1. an international approval mark consisting of :

3. DEMANDE D'HOMOLOGATION

La demande d'homologation sera présentée par le détenteur de la marque de fabrique ou de commerce, ou par son représentant dûment accrédité, et sera accompagnée

- 3.1. de dessins cotés en trois exemplaires, suffisamment détaillés pour permettre l'identification du type,
- 3.2. d'une description succincte donnant les spécifications techniques des matériaux constitutifs du triangle de présignalisation et indiquant le mode d'emploi,
- 3.3. d'une copie des instructions sur la manière de le monter en vue de son utilisation,
- 3.4. de trois échantillons du triangle de présignalisation dans leur housse,
- 3.5. de deux échantillons du dispositif catadioptrique complet,
- 3.6. de deux échantillons du matériau fluorescent, dans lesquels on peut inscrire un carré de 100 × 100 mm, réalisés dans les mêmes conditions que lors de l'application sur le triangle et sur un support de même nature.

4. INSCRIPTIONS

- 4.1. Chaque triangle de présignalisation et sa housse présentés à l'homologation porteront la marque de fabrique ou de commerce du demandeur; cette marque doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.2. Chaque triangle de présignalisation et sa housse comporteront un ou des emplacements de grandeur suffisante pour la marque d'homologation; ces emplacements seront indiqués sur les dessins mentionnés au paragraphe 3.1, ci-dessus.

5. HOMOLOGATION

- 5.1. Lorsque tous les échantillons d'un type de triangle de présignalisation présentés en exécution du paragraphe 3 ci-dessus satisfont aux prescriptions du présent Règlement, l'homologation est accordée.
- 5.2. Chaque homologation accordée comportera l'attribution d'un numéro d'homologation; le numéro ainsi attribué ne pourra plus être attribué par la même Partie contractante à un autre type de triangle de présignalisation visé par le présent Règlement.
- 5.3. L'homologation ou le refus d'homologation d'un type de triangle de présignalisation en application du présent Règlement sera communiqué aux pays Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement, accompagnée de dessins cotés (fournis par le demandeur de l'homologation), au format maximal A 4 (210 × 297 mm) ou pliés à ce format et à une échelle appropriée.
- 5.4. Sur tout triangle de présignalisation conforme à un type homologué en application du présent Règlement et sur sa housse, il sera apposé, à l'emplacement visé au paragraphe 4.2 ci-dessus, en plus de la marque prescrite au paragraphe 4.1,
 - 5.4.1. une marque d'homologation internationale composée

- 5.4.1.1. a circle surrounding the letter “ E ” followed by the distinguishing number of the country which has granted approval;*
- 5.4.1.2. the approval number placed close to the circle but in any position with respect to it. The figures of the approval number shall however face the same way as the letter “ E ”.
- 5.5. The trade name or mark on the protective cover shall be visible from the outside.
- 5.6. The approval mark shall be clearly legible and indelible.
- 5.7. Annex 2 to this Regulation gives an example of the arrangement of the approval mark
6. GENERAL SPECIFICATIONS
 - 6.1. The advance-warning triangle shall be open at the centre and shall comprise a red border composed of an outer reflex reflecting strip and an inner fluorescent strip, the whole supported at a certain height above the surface of the carriageway. The open centre and the fluorescent and reflex reflecting strips shall be bounded by concentric equilateral triangular contours.
 - 6.2. Advance-warning triangles shall be so made that in normal use (on the road and when carried in the vehicle) they retain the prescribed characteristics and their satisfactory functioning continues to be ensured.
 - 6.3. The optical units of the advance-warning triangle shall not be easily disassembled. The various parts making up the advance-warning triangle shall provide good stability on the road. They shall not be easily disassembled. If a triangle has to be folded in order to be placed in its protective cover, the movable parts, including its supports, shall not be detachable.
 - 6.4. When the advance-warning triangle is in the position of use on the road, the front face of the triangle must be vertical. This condition is deemed fulfilled if the axis of the triangle does not form an angle of more than 5° with the base plane.
 - 6.5. The front face of the advance-warning triangle shall be easy to clean; in particular it shall not be rough, and such protuberances as it may exhibit shall not prevent such cleaning.
 - 6.6. The advance-warning triangle and its support shall not present sharp edges or corners.
 - 6.7. The advance-warning triangle shall be required to be accompanied by a protective cover in which it shall be placed when not in use, for protection against impact and external agents, especially during carriage.

* 1 for the Federal Republic of Germany; 2 for France; 3 for Italy; 4 for the Netherlands; 5 for Sweden; 6 for Belgium; 7 for Hungary; 8 for Czechoslovakia; 9 for Spain; 10 for Yugoslavia; 11 for the United Kingdom and 12 for Austria; and 13 for Luxembourg; subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, or in which they accede to that Agreement, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.

- 5.4.1.1. d'un cercle, à l'intérieur duquel est placée la lettre « E » suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation*,
- 5.4.1.2. du numéro d'homologation placé à proximité du cercle, dans une position quelconque par rapport à celui-ci. Toutefois, les chiffres qui composent le numéro d'homologation doivent être orientés comme la lettre « E ».
- 5.5. La marque de fabrique ou de commerce sur la housse sera visible de l'extérieur.
- 5.6. Les marques d'homologation doivent être nettement lisibles et indélébiles.
- 5.7. L'annexe 2 du présent Règlement donne un exemple du schéma de la marque d'homologation.
6. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES
- 6.1. Le triangle de présignalisation, évidé au centre, comporte un bord rouge composé d'une bande catadioptrique extérieure et d'une bande fluorescente intérieure, le tout étant supporté à une certaine hauteur par rapport à la surface de la chaussée. Le centre évidé et les bandes fluorescente et catadioptrique sont limités par des contours triangulaires équilatéraux concentriques.
- 6.2. La construction des triangles de présignalisation doit être telle que, lorsqu'ils sont employés normalement (utilisation sur route et transport dans le véhiculé), ils conservent les caractéristiques imposées et que leur bon fonctionnement reste assuré.
- 6.3. Les éléments optiques du triangle de présignalisation ne doivent pas être facilement démontables. Les différentes parties qui constituent le triangle de présignalisation doivent lui assurer une bonne stabilité sur la route. Elles ne doivent pas être facilement démontables. Si le triangle doit être plié pour pouvoir être placé dans sa housse, les parties mobiles, y compris son support, ne doivent pas être détachables.
- 6.4. En position d'utilisation sur la route, la face avant du triangle doit être verticale. Cette condition est considérée comme satisfaite si la direction de l'axe du triangle de présignalisation ne fait pas avec le plan de base un angle supérieur à 5°.
- 6.5. La surface avant du triangle de présignalisation doit être facile à nettoyer; en particulier, elle ne doit pas être rugueuse et les protubérances qu'elle pourrait présenter ne doivent pas empêcher ce nettoyage.
- 6.6. Le triangle de présignalisation et son support ne doivent pas présenter de bords tranchants ou d'angles vifs.
- 6.7. Le triangle de présignalisation sera obligatoirement accompagné d'une housse dans laquelle il sera placé lorsqu'il ne sera pas en service et qui est destinée à protéger celui-ci contre les chocs et les agents extérieurs, particulièrement pendant les transports.

* 1 pour la République fédérale d'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la Tchécoslovaquie, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche et 13 pour le Luxembourg; les chiffres suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des pièces et équipements de véhicules à moteur, ou de leur adhésion à cet Accord, et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

- 6.8. Each triangle shall be required to be accompanied by a copy of the instructions referred to in paragraph 3.3 above.

7. PARTICULAR SPECIFICATIONS

7.1. *Requirements as to shape and dimensions*

7.1.1. *Shape and dimensions of the triangle* (see annex 3)

- 7.1.1.1. The theoretical sides of the triangle shall be 500 ± 50 mm long.
 7.1.1.2. The reflex reflecting units shall be arranged along the edge within a strip of an unvarying width which shall be between 25 mm and 50 mm.
 7.1.1.3. Between the outer edge of the triangle and the reflex reflecting strip there may be a red edging not more than 5 mm wide.
 7.1.1.4. The reflex reflecting strip may be continuous or not. In the latter case the free area of the supporting material must be red (see also paragraph 7.3.1.2 of this Regulation).
 7.1.1.5. The fluorescent surface shall be contiguous to the reflex reflecting units. It shall be arranged symmetrically along the three sides of the triangle. When in use, its surface area shall be not less than 315 cm². However, a red coloured edging, continuous or not, not more than 5 mm wide may be placed between the reflex reflecting surface and the fluorescent surface.
 7.1.1.6. The side of the open centre of the triangle shall have a minimum length of 200 mm (fig. 1).

7.1.2. *Shape and dimensions of the support*

- 7.1.2.1. The distance between the supporting surface and the lower side of the advance-warning triangle shall not exceed 300 mm.

7.2. *Colorimetric specifications*

7.2.1. *Reflex reflecting devices*

- 7.2.1.1. Reflex reflecting devices shall be made of material coloured red in the mass.
 7.2.1.2. When the reflex reflecting device is illuminated by the CIE standard illuminant *A*, with an angle of divergence of $\frac{1}{3}^\circ$ and an illumination angle $V = H = 0^\circ$, or, if this produces a colourless surface reflection, an angle $V = \pm 5^\circ$, $H = 0^\circ$, the trichromatic co-ordinates of the red reflected luminous flux shall be within the following limits :

$$\begin{array}{ll} \text{limit towards yellow} & y \leq 0.335 \\ \text{limit towards purple} & z \leq 0.008 \end{array}$$

7.2.2. *Fluorescent materials*

- 7.2.2.1. The fluorescent materials shall either be coloured in the mass or take the form of separate coatings applied to the surface of the triangle.
 7.2.2.2. When the fluorescent material is illuminated by the CIE standard illuminant *C*, the trichromatic co-ordinates of the light reflected and emitted by fluorescence shall be within the following limits :

$$\begin{array}{ll} \text{limit towards yellow} & y \leq 0.335 \\ \text{limit towards purple} & z \leq 0.08^* \end{array}$$

* These figures will be modified, if necessary, to bring them into line with those to be adopted by CIE/E-1.3.3 "Fundamental Principles of Luminous Signals", as appearing in the CIE Committee's report to the seventeenth session of CIE in September 1971.

6.8. Chaque triangle sera obligatoirement accompagné d'un exemplaire des instructions mentionnées au paragraphe 3.3 ci-dessus.

7. SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

7.1. Spécifications de formes et de dimensions

7.1.1. Forme et dimensions du triangle (voir annexe 3)

- 7.1.1.1. Les côtés du triangle auront une longueur théorique de 500 ± 50 mm.
- 7.1.1.2. Les éléments catadioptriques seront disposés le long du bord, à l'intérieur d'une bande dont la largeur constante sera comprise entre 25 et 50 mm.
- 7.1.1.3. Entre le bord extérieur du triangle et la bande catadioptrique, il peut exister une bordure rouge de 5 mm au maximum de largeur.
- 7.1.1.4. La bande catadioptrique peut être continue ou non. Dans le dernier cas, la surface libre du support doit être de couleur rouge (voir également paragraphe 7.3.1.2. du présent Règlement).
- 7.1.1.5. La surface fluorescente sera contiguë aux éléments catadioptriques. Elle sera disposée symétriquement le long des trois côtés du triangle. Elle aura, en service, une surface minimale de 315 cm^2 . Toutefois, une bordure, continue ou non, de 5 mm de largeur au maximum et de couleur rouge, placée entre la surface catadioptrique et la surface fluorescente est admise.
- 7.1.1.6. La partie centrale du triangle, évidée, aura un côté de longueur minimale de 200 mm (fig. 1).

7.1.2. Forme et dimensions du support

- 7.1.2.1. La distance entre la surface d'appui et le côté inférieur du triangle de pré-signalisation doit être au maximum de 300 mm.

7.2. Spécifications colorimétriques

7.2.1. Dispositif catadioptrique

- 7.2.1.1. Le dispositif catadioptrique doit être coloré en rouge dans la masse.
- 7.2.1.2. Le dispositif catadioptrique étant éclairé par l'étalon *A* de la CIE pour un angle de divergence de $\frac{1}{3}^\circ$ et un angle d'éclairage $V = H = 0^\circ$ ou, s'il se produit une réflexion non colorée sur la surface d'entrée pour $V = \pm 5^\circ$, $H = 0^\circ$, les coordonnées trichromatiques du flux lumineux réfléchi rouge doivent être situées à l'intérieur des limites ci-après :

$$\begin{array}{ll} \text{limite vers le jaune} & y \leq 0,335 \\ \text{limite vers le pourpre} & z \leq 0,008 \end{array}$$

7.2.2. Matériaux fluorescents

- 7.2.2.1. Les matériaux fluorescents doivent être soit colorés dans la masse, soit constitués par des revêtements indépendants appliqués sur la surface du triangle.
- 7.2.2.2. Le matériau fluorescent étant éclairé par l'étalon *C* de la CIE, les coordonnées trichromatiques de la lumière réfléchie et émise par fluorescence doivent être comprises dans les limites suivantes :

$$\begin{array}{ll} \text{vers le jaune} & y \leq 0,335 \\ \text{vers le pourpre} & z \leq 0,080^* \end{array}$$

* Ces valeurs seront modifiées, si nécessaire, afin qu'elles soient conformes aux limites qui seront adoptées par le Comité de la CIE/E-1.3.3. « Principes fondamentaux des signaux lumineux », et qui figureront dans le rapport présenté par ce Comité à la dix-septième session de la CIE en septembre 1971.

7.3. Photometric specifications

7.3.1. Reflex reflecting devices

- 7.3.1.1. The values of the CIL of reflex reflecting optical units shall be not less than those given in the table below, expressed in millicandelas per lux, for the angles of divergence and the illumination angles shown :

		<i>Illumination angles</i>			
		0°	± 20°	0°	0°
<i>V</i>	<i>H</i>	0° or ± 5°	0°	± 30°	± 40°
Angles of divergence {	20'	8,000	4,000	1,750	600
	1°30'	600	200	100	50

- 7.3.1.2. The CIL measured on random slices of 30 mm of the reflex reflecting device shall all lie between extremes having a ratio not in excess of 2. These slices are taken between the perpendiculars to the side of the triangle and passing through the corresponding apexes of the central aperture. This requirement applies to an angle of divergence of 20' and to illumination angles of $V = 0^\circ$, $H = 0^\circ$ or $\pm 5^\circ$ and $V = \pm 20^\circ$, $H = 0^\circ$.

- 7.3.1.3. Diversity of luminance at angles of illumination of $V = 0^\circ$, $H = \pm 30^\circ$ and $V = 0^\circ$, $H = \pm 40^\circ$ shall be tolerated on condition that the triangular shape remains clearly discernible, for an angle of divergence of 20' and an illumination of approx. 1 lux.

- 7.3.1.4. The measurements referred to above shall be performed by the method described in annex 6 to this Regulation, paragraph 2.

7.3.2. Fluorescent materials

- 7.3.2.1. The luminance factor including the luminance by reflection and fluorescence, shall not be less than 30 per cent.

- 7.3.2.2. If the colorimetric characteristics have been calculated in the x, y, z system the luminance factor shall be determined by applying the ratio

$$\beta = \frac{Y}{Y_0}$$

where Y is the trichromatic component of the sample and Y_0 that of the perfect diffuser observed in the same conditions.

- 7.3.2.3. If the colorimetric characteristics have not been calculated, the luminance L shall be determined on a sample taken in the manner described in annex 6, paragraph 1.10.

8. CHECKS AND TESTS

Every advance-warning triangle and its protective cover shall meet the requirements of the checks and tests described in annex 6 to this Regulation.

9. MODIFICATIONS OF THE TRIANGLE TYPE

- 9.1. Every modification of the triangle type shall be notified to the administrative department which granted approval. The department may then either :

7.3. Spécifications photométriques

7.3.1. Dispositif catadioptrique

- 7.3.1.1. Les valeurs du CIL de la totalité des optiques catadioptriques doivent au moins être égales à celles du tableau ci-dessous, exprimées en millicandelas par lux pour les angles de divergence et d'éclairage mentionnés :

		Angles d'éclairage			
		0°	± 20°	0°	0°
<i>V</i>	<i>H</i>	0° ou ± 5°	0°	± 30°	± 40°
Angles de divergence	{ 20'	8 000	4 000	1 750	600
	{ 1°30'	600	200	100	50

- 7.3.1.2. Les CIL mesurés sur des tranches quelconques de 30 mm de longueur du dispositif catadioptrique doivent être tels que le rapport de la valeur maximale sur la valeur minimale soit inférieur à 2. Ces tranches sont prises dans les parties comprises entre les deux perpendiculaires abaissées des sommets du triangle intérieur sur les côtés dudit triangle. Cette exigence s'applique pour la divergence de 20' et pour les angles d'éclairage $V = 0^\circ$, $H = 0^\circ$ ou $\pm 5^\circ$ et $V = \pm 20^\circ$, et $H = 0^\circ$.
- 7.3.1.3. On tolérera une hétérogénéité de la luminance pour les angles d'éclairage de $V = 0^\circ$, $H = \pm 30^\circ$, $V = 0^\circ$, $H = \pm 40^\circ$ à condition que la forme triangulaire reste nettement perceptible, pour une divergence de 20' et un éclairage de 1 lux environ.
- 7.3.1.4. Les mesures mentionnées ci-dessus seront effectuées selon la méthode décrite au paragraphe 2 de l'annexe 6 du présent règlement.

7.3.2. Matériaux fluorescents

- 7.3.2.1. Le facteur de luminance, qui comprend la luminance produite par réflexion et par fluorescence, ne devra pas être inférieur à 30%.
- 7.3.2.2. Si des caractéristiques colorimétriques ont été déterminées dans le système $x y z$ le facteur de luminance est donné par le rapport

$$\beta = \frac{Y}{Y_0}$$

où Y représente la composante trichromatique de l'échantillon et Y_0 celle du diffuseur parfait observé dans les mêmes conditions.

- 7.3.2.3. Si la détermination des caractéristiques colorimétriques n'a pas fourni les valeurs de Y et Y_0 , on évaluera la luminance L sur un échantillon prélevé, tel qu'il est décrit au paragraphe 1.10. de l'annexe 6.

8. VÉRIFICATIONS ET ESSAIS

Tout triangle de présignalisation et sa housse devront satisfaire aux vérifications et essais décrits à l'annexe 6 du présent Règlement.

9. MODIFICATIONS DU TYPE DE TRIANGLE

- 9.1. Toute modification du type de triangle sera portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation. Ce service pourra alors,

- 9.1.1. consider that the modifications made are unlikely to have an appreciable adverse effect, and that in any case the triangle still meets the requirements;
or
- 9.1.2. require a further report from the technical service responsible for conducting the tests.
- 9.2. Notice of confirmation of approval, specifying the modifications, or of refusal of approval shall be communicated by the procedure specified in paragraph 5.3 above to the Parties to the Agreement which apply this Regulation.

10. CONFORMITY OF PRODUCTION

- 10.1. Every advance-warning triangle bearing an approval mark as prescribed under this Regulation shall conform to the type approved and meet the photometric requirements specified above.
- 10.2. In addition, the stability in time of the optical properties and colour of reflex reflecting optical units of advance-warning triangles conforming to an approved type and in use shall be verified. In the event of a systematic deficiency of the reflex reflecting optical units of advance-warning triangles in use and conforming to an approved type, approval may be withdrawn. A "systematic deficiency" shall be deemed to exist where an approved type of advance-warning triangle fails to meet the requirements of paragraph 6.1 of this Regulation.

11. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION

- 11.1. The approval granted in respect of a type of advance-warning triangle may be withdrawn if the foregoing requirements are not complied with.
- 11.2. If a Contracting Party to the Agreement applying this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith notify the other Contracting Parties applying this Regulation thereof by means of a copy of the approval form bearing at the end, in large letters, the signed and dated annotation "APPROVAL WITHDRAWN".

12. NAMES AND ADDRESSES OF TECHNICAL SERVICES CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS

The Contracting Parties to the Agreement applying this Regulation shall communicate to the Secretariat of the United Nations the names and addresses of the technical services conducting approval tests and of the administrative departments which grant approval and to which forms certifying approval or refusal or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

- 9.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir une influence défavorable notable et, en tout cas, que ce triangle satisfait encore aux prescriptions,
- 9.1.2. soit exiger un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.
- 9.2. La confirmation de l'homologation, avec l'indication des modifications, ou le refus de l'homologation, sera communiquée aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement conformément à la procédure indiquée au paragraphe 5.3 ci-dessus.
10. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 10.1. Tous les triangles de présignalisation portant une marque d'homologation prévue au présent Règlement doivent être conformes au type homologué et satisfaire aux conditions imposées ci-dessus.
- 10.2. En outre, la stabilité dans le temps des propriétés optiques et de la couleur des optiques catadioptriques des triangles de présignalisation en service, conformes à un type homologué, sera vérifiée. En cas de déficience systématique des optiques catadioptriques de triangles en service conformes à un type homologué, l'homologation pourra être retirée. Par « déficience systématique » on entend le cas où un type de triangle de présignalisation homologué ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 6.1 du présent règlement.
11. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION
- 11.1. L'homologation délivrée pour un triangle de présignalisation peut être retirée si les conditions énoncées ci-dessus ne sont pas respectées.
- 11.2. Au cas où une Partie contractante à l'Accord retirerait une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informera aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée : « HOMOLOGATION RETIRÉE ».
12. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGÉS DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS
Les Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement communiqueront au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées des fiches d'homologation et de refus ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.

ANNEX 1

(Maximum format : A 4 (210 × 297 mm))



NAME OF
ADMINISTRATION

*Communication concerning the approval
(or refusal or withdrawal of approval)
of a type of advance-warning triangle,
pursuant to Regulation No. 27*

- Approval No.
- 1. Trade name or mark
- 2. Manufacturer's name
- 3. Address
- 4. If applicable, name of manufacturer's representative
- 5. Address
- 6. Brief description of the advance-warning triangle
- 7. Submitted for approval on
- 8. Technical service conducting approval tests
- 9. Date of report issued by that service
- 10. Number of report issued by that service
- 11. Approval granted/refused*
- 12. Remarks
- 13. Place
- 14. Date
- 15. Signature
- 16. The following documents, bearing the approval number shown above, are annexed to this communication :
 - dimensioned drawings
 - photographs

* Strike out what does not apply.

ANNEXE 1

(Format maximal : A 4 [210 × 297 mm])



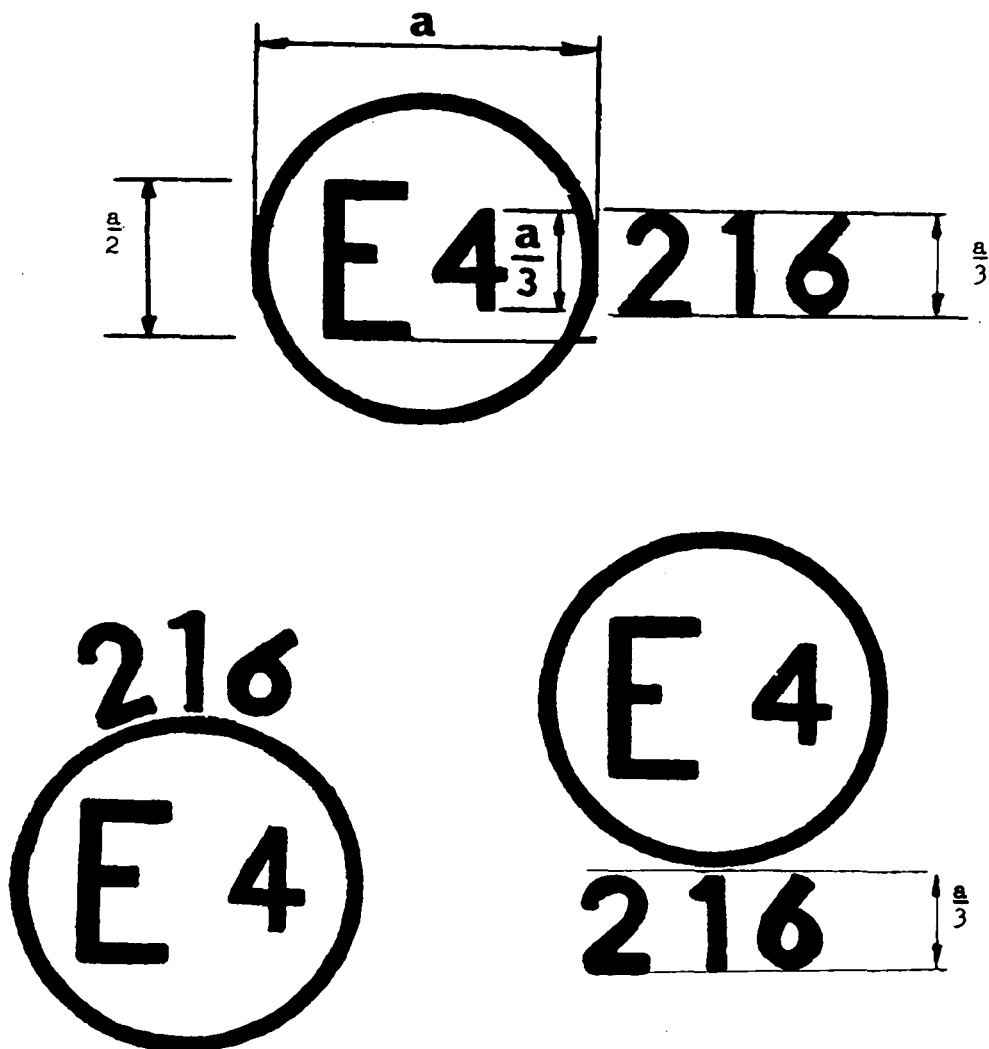
INDICATION
DE L'ADMINISTRATION

*Communication concernant l'homologation
(ou le refus ou le retrait d'une homologation)
d'un type de triangle de présignalisation
en application du Règlement n° 27*

- N° d'homologation
- 1. Marque de fabrique ou de commerce
- 2. Nom du fabricant
- 3. Adresse
- 4. Le cas échéant, nom de son représentant
- 5. Adresse
- 6. Description sommaire du triangle de présignalisation
- 7. Présenté à l'homologation le
- 8. Service technique chargé des essais d'homologation
- 9. Date du procès-verbal délivré par ce service
- 10. Numéro du procès-verbal délivré par ce service
- 11. L'homologation est accordée/refusée*
- 12. Remarques
- 13. Lieu
- 14. Date
- 15. Signature
- 16. Sont annexées à la présente communication les pièces suivantes qui portent le numéro d'homologation indiqué ci-dessus:
 - dessins cotés,
 - photographies.

* Rayer la mention qui ne convient pas.

ANNEX 2
ARRANGEMENT OF THE APPROVAL MARK

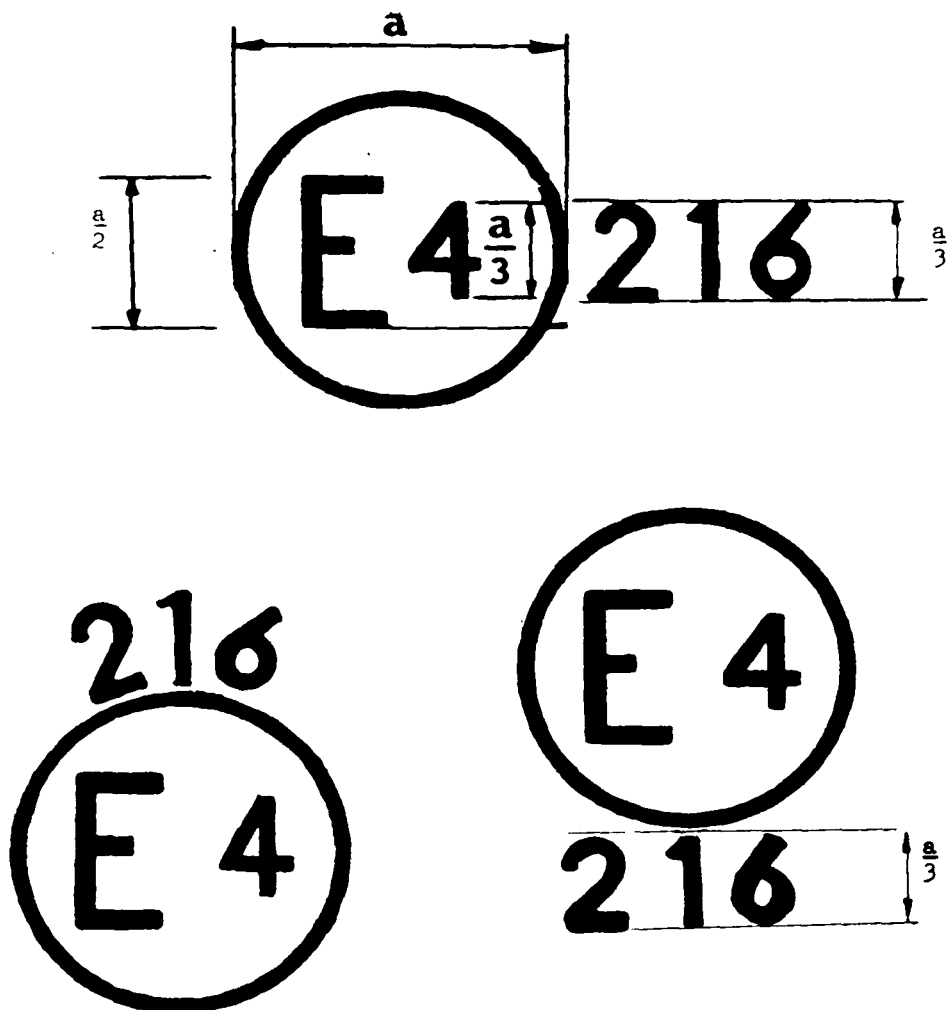


The advance-warning triangle bearing one of the above approval marks has been approved in the Netherlands (E4) under approval number 216.

Dimensions : $a \geq 8$ mm

NOTE. The drawings show several possible embodiments and are given by way of example.

ANNEXE 2
SCHÉMA DE LA MARQUE D'HOMOLOGATION



Le triangle de présignalisation portant l'une des marques d'homologation ci-dessus a été homologué aux Pays-Bas (E4), sous le numéro 216.

Dimensions : $a \geq 8 \text{ mm}$.

NOTE. Ces croquis correspondent à diverses réalisations possibles et sont donnés à titre d'exemple.

ANNEX 3

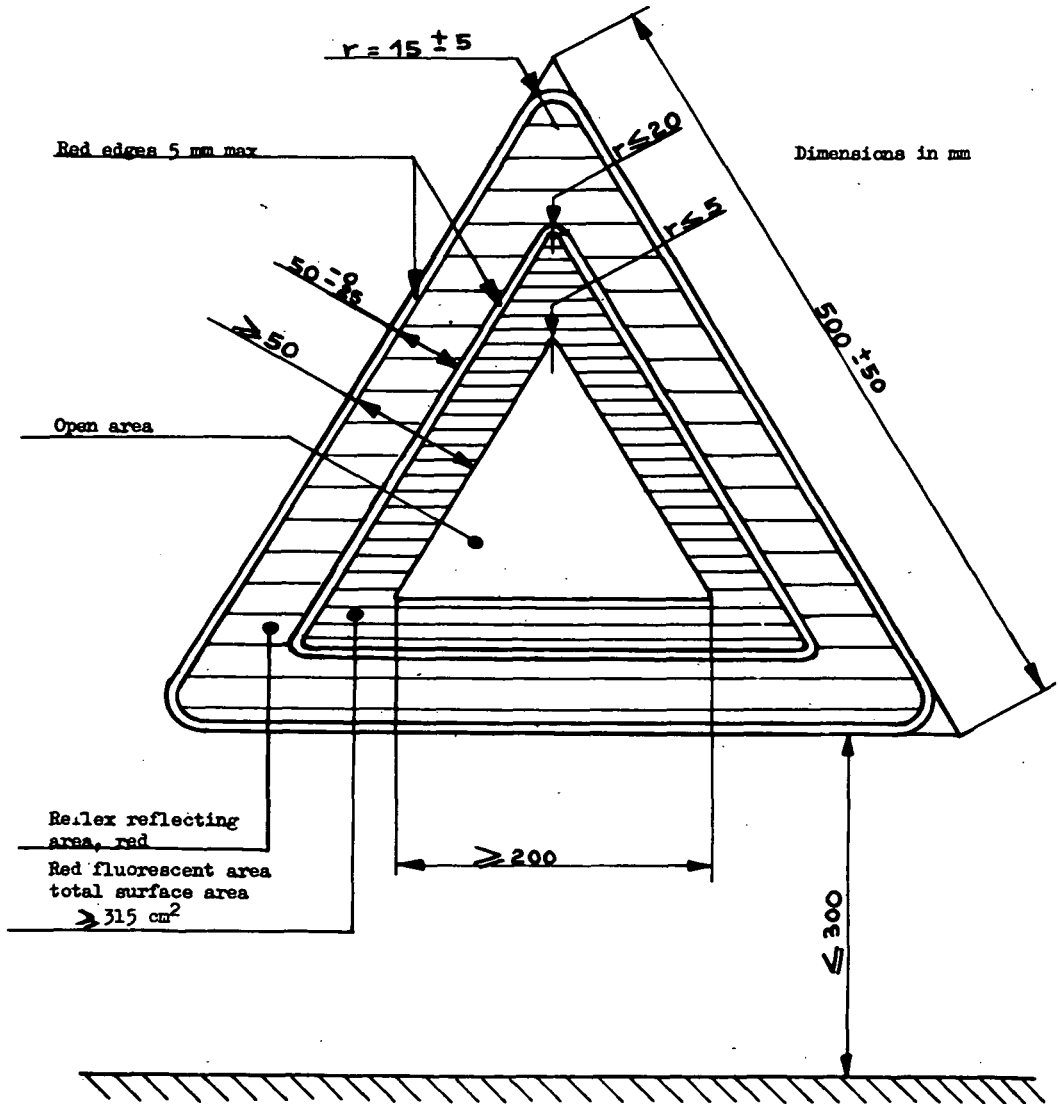
SHAPE AND DIMENSIONS OF THE ADVANCE-WARNING TRIANGLE
AND OF THE SUPPORT

Fig. 1

ANNEXE 3

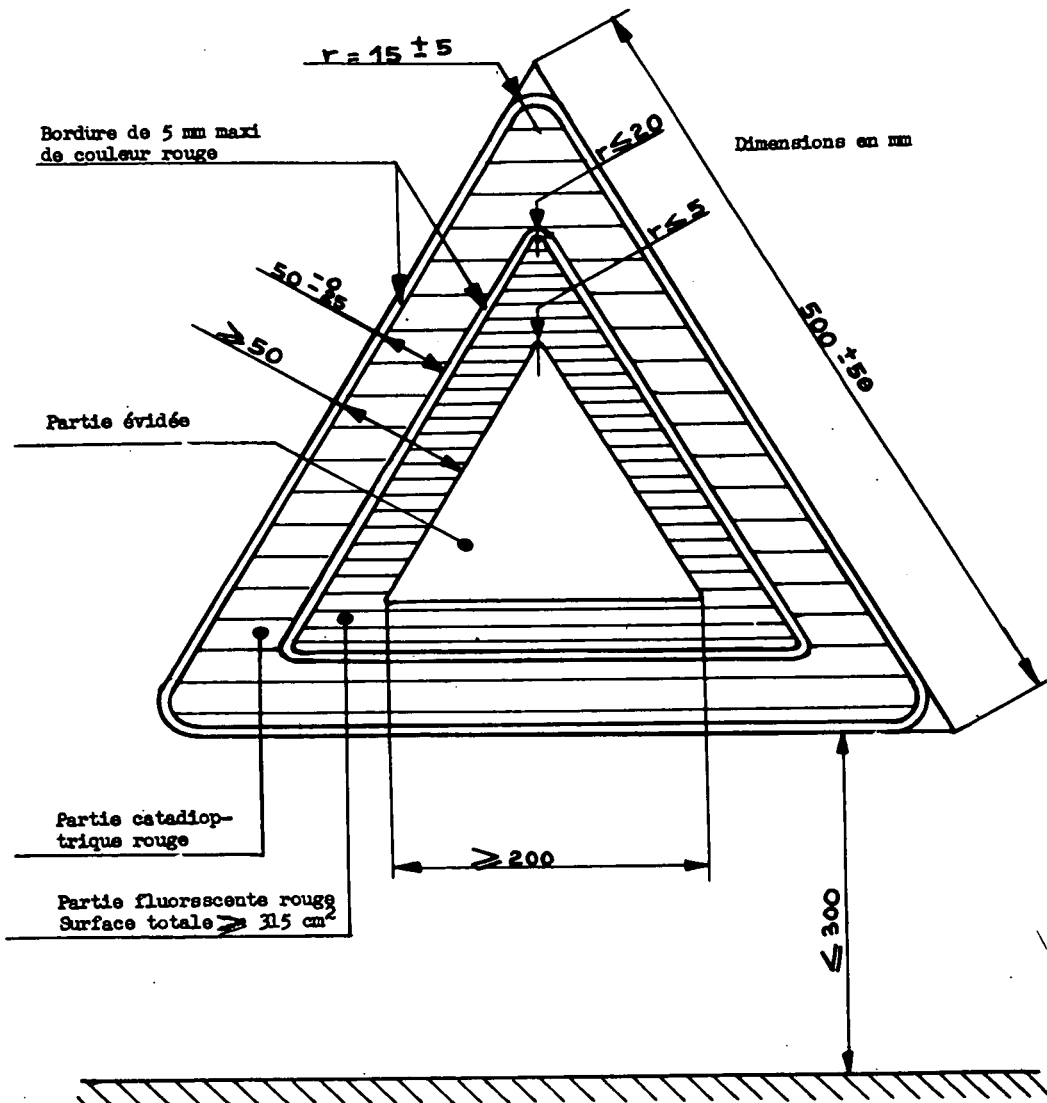
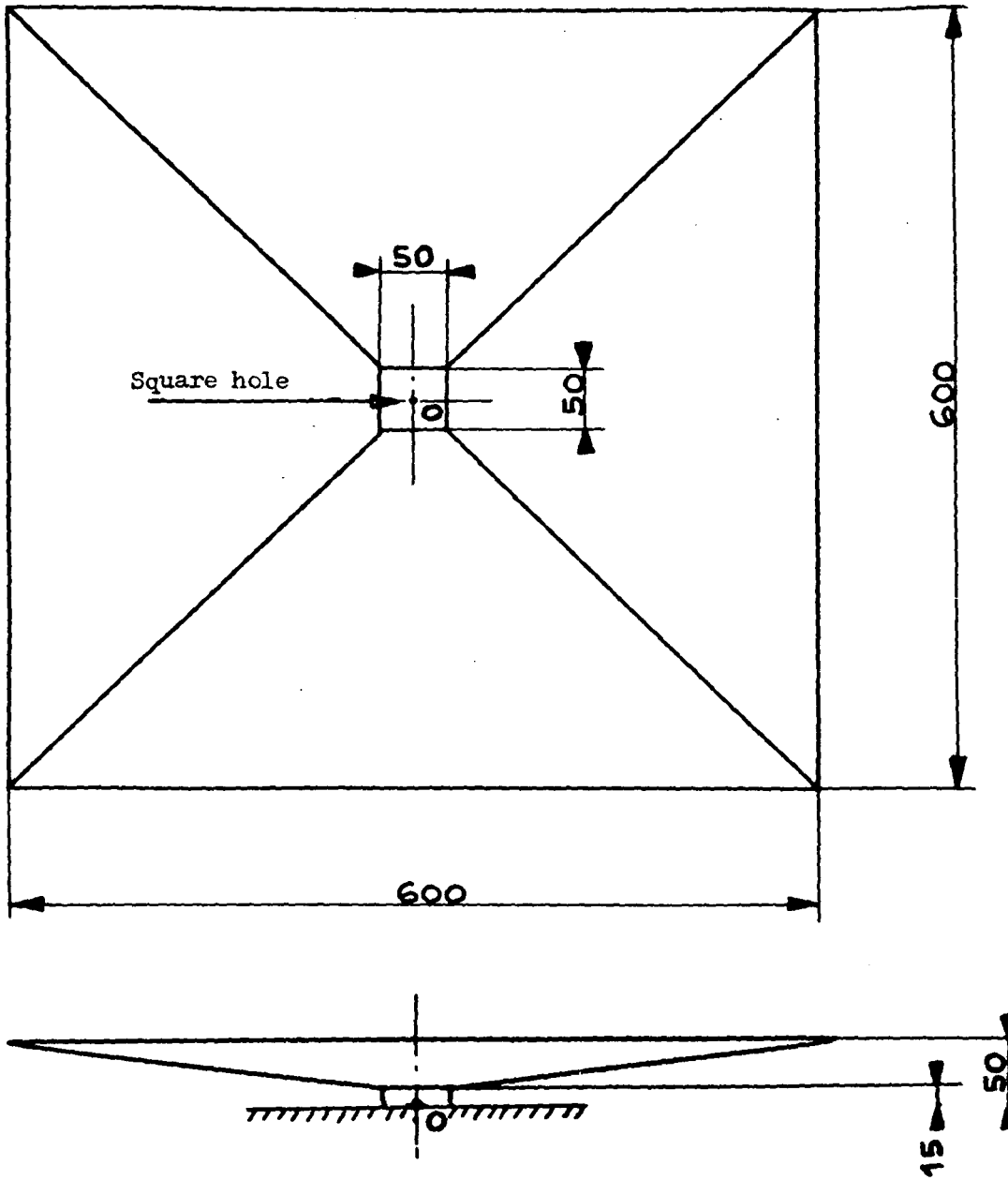
FORME ET DIMENSIONS DU TRIANGLE DE PRÉSIGNALISATION ET
DU SUPPORT

Fig. 1



Dimensions in mm

Fig. 2

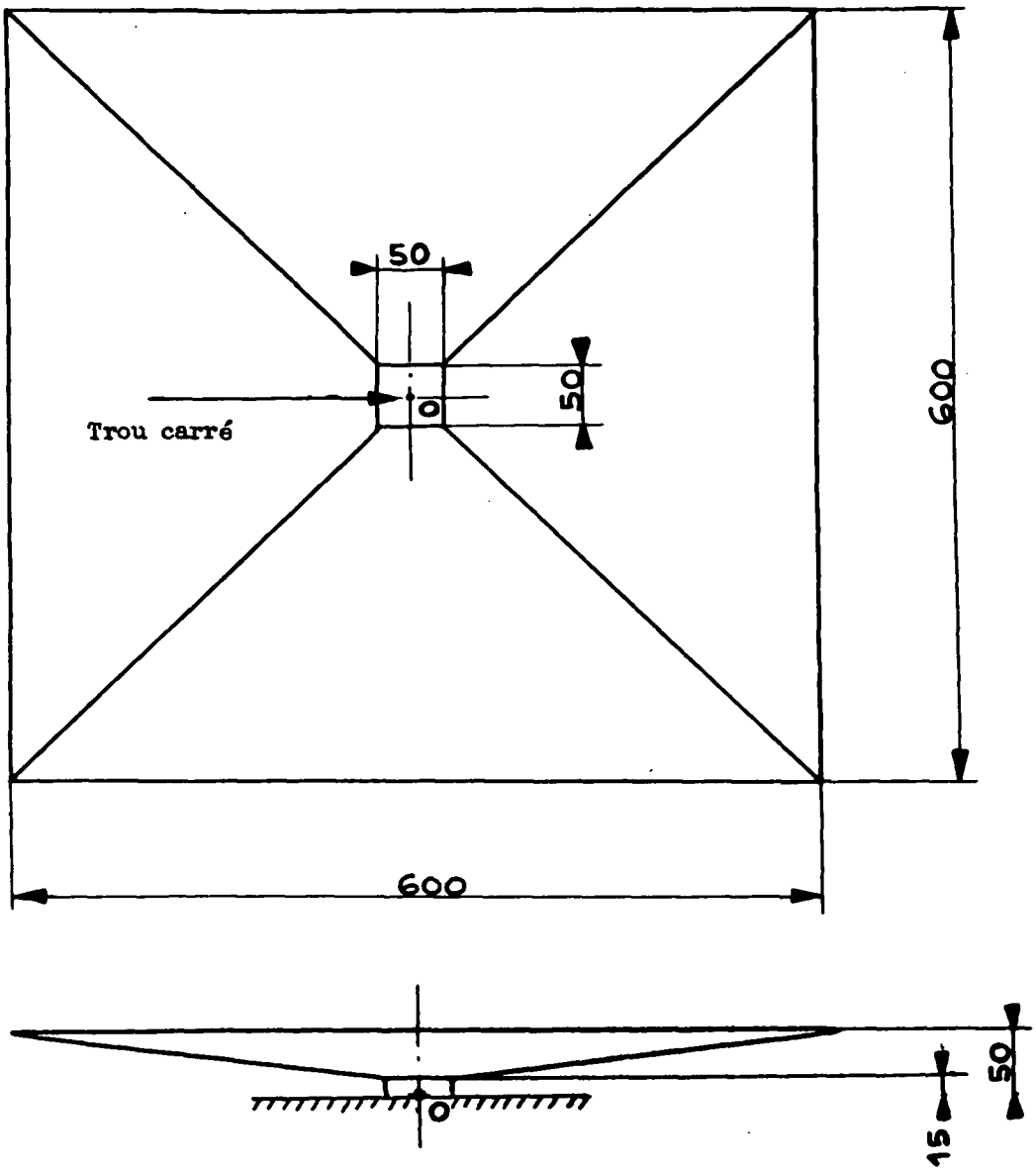


Fig. 2

dimensions en mm

ANNEX 4

DETERMINING THE ROUGHNESS OF A ROAD SURFACE

“Sandy beach” method

I. PRINCIPLE OF THE METHOD

A known volume of sand is spread evenly on the surface of the carriageway to form a circular “beach”. The ratio of the volume used to the area covered is conventionally known as the “mean sand depth”, *HS*, and is expressed in mm.

The purpose of the test is to obtain some information about the geometric roughness of a road surface.

II. EQUIPMENT AND MATERIALS

(a) *Special equipment* (see diagram)

—A cylinder, with internal diameter 20 mm and internal height 79.5 mm, closed at one end; its capacity is adjusted so as to equal 25 ml \pm 0.15 ml.

—A flat disc, 65 mm in diameter: one surface covered with a 1.5 to 2.5 mm thick sheet of rubber, and the other having a projection forming a handle.

—A supply of round-grain sand (or Fontainebleau sand), grain size 0.160–0.315 mm.

(b) *Ordinary equipment*

—a soft brush,

—a rule measuring up to 500 mm,

—a receptacle to keep the sand in,

—a wind-break, to use where necessary (an old tyre, put round the “sandy beach”, does very well).

III. PREPARATION OF SURFACE AND METHOD OF PERFORMING TEST

The surface of the roadway on which the test is to be made must be dry* and should first be brushed with a soft brush to remove any dirt or loose gravel.

The 25 ml cylinder is filled with sand, knocked on its base three times, topped up again with sand and levelled off. Its contents are then poured out on to the road surface in a single heap.

The sand is carefully spread out over the surface by means of repeated circular movements of the rubber-faced disc so as to form the largest possible round “beach”. The sand will then fill all depressions and hollows up to a depth decided by the highest points (and the diameter of the disc).

The rule is used to measure two diameters, at right angles to one another, of the “beach” thus formed.† The mean value of the two is then rounded off to the nearest 5 mm, and the corresponding depth *HS* is read from the table given in the appendix to this annex.

* In the case of surfaces of hydraulic concrete it may be possible to dry the surface with a gas burner of the kind used by campers.

† If the “beach” is elliptical, the two axes of the ellipse must be measured. In other cases it is suggested, for the sake of uniformity, that one of the diameters measured should be the diameter parallel to the axis of the roadway, and the other at right angles to it.

ANNEXE 4

DÉTERMINATION DE LA RUGOSITÉ DU REVÊTEMENT ROUTIER

Méthode de la plage de sable

I. PRINCIPE DE LA MÉTHODE

Un volume connu de sable est arasé à la surface de la chaussée en une place circulaire. Le rapport du volume employé à la surface couverte est appelé par convention « profondeur moyenne au sable », *HS*, et s'exprime en millimètres.

L'essai sert à caractériser d'une certaine façon la rugosité géométrique d'un revêtement routier.

II. APPAREILLAGES ET PRODUITS

a) *Appareillage spécifique* (voir schéma)

- un cylindre de diamètre interne 20 mm, de hauteur interne 79,5 mm, fermé à une extrémité. La capacité de ce cylindre est ajustée à 25 ml \pm 0,15 ml;
- un disque plat, de diamètre 65 mm, revêtu sur une face d'une plaque de caoutchouc d'épaisseur 1,5 à 2,5 mm, et portant un ergot formant poignée sur l'autre face;
- une provision de sable à grains arrondis (ou sable de Fontainebleau) de granulométrie 0,160–0,315 mm.

b) *Appareillage d'usage courant*

- une brosse douce;
- un réglelet permettant la mesure jusqu'à 500 mm;
- un récipient formant réservoir pour le sable;
- un paravent en cas de besoin (un pneu usagé posé autour de la plage de sable convient parfaitement).

III. PRÉPARATION DE LA SURFACE ET EXÉCUTION DE L'ESSAI

La surface de la chaussée sur laquelle s'effectue l'essai doit être sèche* et d'abord brossée avec la brosse douce pour en éliminer toute souillure ou gravillon roulant.

Le cylindre de 25 ml est alors rempli de sable, frappé trois fois sur sa base, complété en sable et arasé. On verse alors le contenu du cylindre sur le revêtement pour former un seul tas.

A l'aide du disque revêtu de caoutchouc, on étale soigneusement le sable sur la surface par des mouvements circulaires répétés, de façon à former une plage ronde la plus étendue possible. Le sable remplit alors les dépressions et les creux jusqu'au niveau défini par les sommets (et le diamètre du disque).

On mesure avec le réglelet deux diamètres perpendiculaires de la plage formée†. La valeur moyenne est arrondie aux 5 mm les plus proches et la profondeur *HS* correspondante est lue sur le tableau qui figure à l'appendice de la présente annexe.

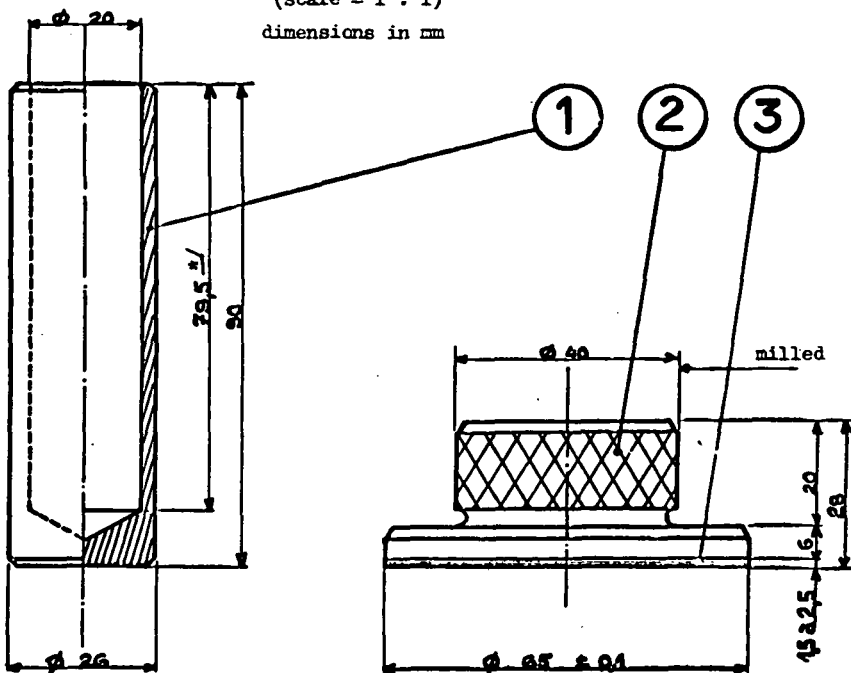
* Dans le cas particulier des surfaces en béton hydraulique, il est éventuellement possible de sécher la surface avec un bac à gaz du type " camping-gaz ".

† Si la plage est elliptique, on mesure les deux axes. Dans les autres cas, il est recommandé pour l'uniformité de mesurer les diamètres selon deux directions parallèles et perpendiculaires à l'axe de la chaussée.

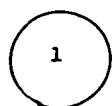
DIAGRAM OF EQUIPMENT FOR MEASURING MEAN SAND DEPTH

(scale = 1 : 1)

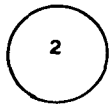
dimensions in mm



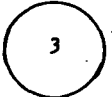
* / Side to be adjusted to give an internal volume of 25 ml = 0.15 ml



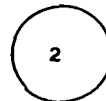
25 ml container



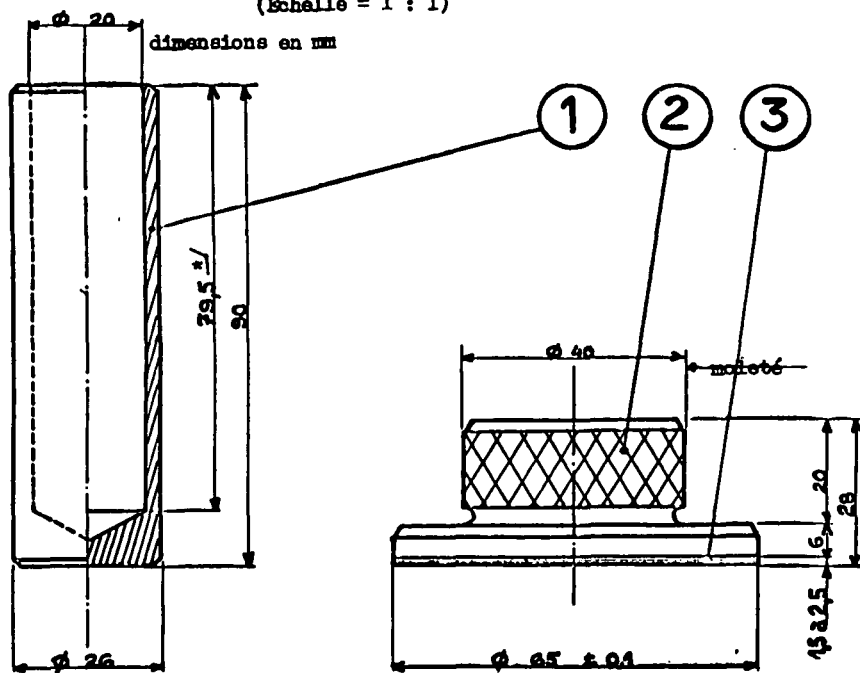
Diso



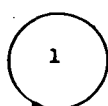
Flexible rubber sheet stuck to disc



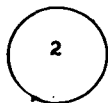
SCHEMA DU MATERIEL POUR LA MESURE DE LA PROFONDEUR MOYENNE AU SABLE
(Echelle = 1 : 1)



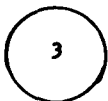
■/ Cote à ajuster pour obtenir
un volume interne de 25 ml \pm 0,15 ml



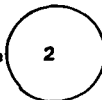
Réservoir de 25 ml



Disque



Plaque de caoutchouc souple collé sur le disque



Five tests of this kind are carried out on one cross-section of road, the test areas being not less than 50 cm apart and 50 cm from the edge of the road surface. The overall mean of the figures obtained from not less than two cross-sections (at least 20 m apart, in this case) is conventionally given as the mean *HS* value of the road surface.

More measuring points may be used where necessary.

IV. PRESENTATION OF RESULTS

(a) Results

These will be given in the form of the following table :

<i>Measurement of mean sand depth, HS</i>					
<i>Place where tests made</i>					
<i>Cross-sections</i>	<i>Individual HS values</i>				
No. 1					
No. 2					
...					
Overall mean value for the stretch of road : <i>HS</i> = ... mm					
extreme values : maximum <i>HS</i> = ...					
minimum <i>HS</i> = ...					

The results will be expressed in mm, to not more than two decimal places.

(b) Spread of the measurements

This will depend upon the irregularity of the surface, and upon the operator.

In practice the discrepancy between the mean *HS* values for 10 individual tests on one and the same road surface will be less than *HS*/10.

Similarly, the discrepancy between the mean values determined by two operators will not be greater than *HS*/10.

V. COMMENTS

(a) Determining exact volume of the cylinder used

The internal volume of the cylinder is determined by weighing the amount of water it contains. If this is not equal to 25 ml \pm 0.15 ml the volume of the cylinder must be corrected accordingly.

The *HS* value is calculated by means of the formula :

$$HS = \frac{\text{volume of sand}}{\text{area of surface covered}} = \frac{V}{\pi D^2/4} = \frac{1.27 \times V}{D^2}$$

On effectue ainsi cinq essais sur un profil et en travers, les zones d'essai étant distantes de 50 cm au moins entre elles et du bord du revêtement. La moyenne générale correspondant aux résultats obtenus sur deux profils en travers au minimum (distants dans ce cas d'au moins 20 m) est par convention donnée pour la valeur moyenne *HS* du revêtement.

Chaque fois que cela sera jugé préférable, le nombre de points de mesure pourra être augmenté.

IV. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

a) Résultats

Ils seront donnés sous la forme du tableau suivant :

<i>Mesure de la profondeur moyenne au sable HS</i>					
<i>Localisation des essais</i>					
<i>Profils</i>	<i>Valeurs individuelles HS</i>				
n° 1					
n° 2					
Valeur moyenne globale pour la section <i>HS</i> = mm					
valeurs extrêmes <i>HS</i> maxi =					
<i>HS</i> mini =					

Les résultats seront exprimés en millimètres et comporteront au plus deux décimales.

b) Dispersion de la mesure

Elle dépend à la fois de l'hétérogénéité de la surface et de l'opérateur.

Pratiquement, l'écart entre les valeurs moyennes *HS* pour dix essais individuels sur un même revêtement est inférieur à *HS/10*.

De même, l'écart entre deux opérateurs sur les valeurs moyennes est au plus égal à *HS/10*.

V. COMMENTAIRES

a) Détermination du volume exact du cylindre employé

On déterminera par pesée le poids d'eau contenu dans le cylindre, donc le volume interne de celui-ci. Au cas où ce volume serait différent de 25 ml \pm 0,15 ml, on opérera la correction nécessaire sur le volume du cylindre.

La valeur *HS* est calculée d'après la formule

$$HS = \frac{\text{volume du sable}}{\text{aire de la surface couverte}} = \frac{V}{\pi D^2/4} = \frac{1,27 \times V}{D^2}$$

The *HS* value is given in the table in the appendix to this annex in mm for a volume, *V*, of 25 ml and for diameters, *D*, increasing in 5 mm steps. The diagram showing the equipment for measuring the *HS* gives the dimensions of a standard set of the equipment.

(b) *Examples of values found*

Two examples, obtained on actual carriageways, are given by way of illustration.

Example 1:

<i>Measurement of depth HS</i>					
<i>Place where tests made</i>					
A new carriageway of cement concrete regularly textured with jute fabric					
<i>Cross-sections</i>	<i>Individual HS values</i>				
No. 1	0.31	0.26	0.30	0.25	0.39
No. 2	0.58	0.52	0.39	0.31	0.38
Overall mean value for the stretch of road : <i>HS</i> = 0.35 mm extreme values : maximum <i>HS</i> = 0.58 mm minimum <i>HS</i> = 0.31 mm					

Example 2:

<i>Measurement of depth HS</i>					
<i>Place where tests made</i>					
A new carriageway of cement concrete brushed by hand with a soft fibre broom					
<i>Cross-sections</i>	<i>Individual HS values</i>				
No. 1	1.1	1.0	1.5	1.9	2.0
No. 2	0.90	0.95	1.0	0.95	1.3
Overall mean value for the stretch of road : <i>HS</i> = 1.25 mm extreme values : maximum <i>HS</i> = 2.0 mm minimum <i>HS</i> = 0.90 mm					

(c) *Connexion between depth HS and height of irregularities*

An attempt may be made to relate the depth *HS* and the height-to-depth measurement, *R*, of a road surface's irregularities. Varying relations

La valeur *HS* est donnée au tableau qui figure à l'appendice de la présente annexe en millimètres pour un volume *V* de 25 ml et pour des diamètres *D* croissant de 5 mm en 5 mm. Le schéma du matériel pour la mesure *HS* donne les cotes pour un appareillage type.

b) *Exemple des valeurs relevées*

A titre indicatif, les deux exemples suivants, obtenus sur des chaussées réelles, sont donnés.

Exemple 1 :

<i>Mesure de la profondeur HS</i>					
<i>Localisation des essais</i>					
Chaussée neuve en béton de ciment avec broissage régulier à la toile de jute					
<i>Profils</i>	<i>Valeurs individuelles HS</i>				
n° 1	0,31	0,26	0,30	0,25	0,39
n° 2	0,58	0,52	0,39	0,31	0,38
Valeur moyenne globale pour la section <i>HS</i> = 0,35 mm valeurs extrêmes <i>HS</i> maxi = 0,58 mm <i>HS</i> mini = 0,31 mm					

Exemple 2 :

<i>Mesure de la profondeur HS</i>					
<i>Localisation des essais</i>					
Chaussée neuve en béton de ciment avec broissage manuel au balai de fibre					
<i>Profils</i>	<i>Valeurs individuelles HS</i>				
n° 1	1,1	1,0	1,5	1,9	2,0
n° 2	0,90	0,95	1,0	0,95	1,3
Valeur moyenne globale pour la section <i>HS</i> = 1,25 mm valeurs extrêmes <i>HS</i> maxi = 2,0 mm <i>HS</i> mini = 0,90 mm					

c) *Liaison entre la profondeur HS et la hauteur des aspérités*

On peut tenter de relier la profondeur *HS* à la hauteur sommet-creux *R* des aspérités du revêtement. On obtient des relations variables avec le

are obtained with the type of irregularities selected and the practical verification is difficult because gravels and road surfaces differ so greatly from one another.

(d) *Classification of surface textures*

The following terminology has been conventionally adopted for the various textures :

<i>Mean sand depth HS (mm)</i>	<i>Surface texture</i>
$HS \leq 0.20$	very fine
$0.20 < HS \leq 0.40$	fine
$0.40 < HS \leq 0.80$	medium
$0.80 < HS \leq 1.20$	rough
$HS > 1.20$	very rough

(e) *Effect of the disc's diameter*

On a completely level carriageway this would have no noticeable effect. Experiments have shown however that there is an average 1.2 fold increase in *HS* where the diameter of the disc is enlarged from 65 mm to 100 mm. It is important, therefore not to depart far from the recommended value of 65 mm.

APPENDIX

Table showing mean sand depth, HS, as a function of mean diameter of "sandy beach", ϕ , for a volume of 25 ml

ϕ mm	HS mm	ϕ mm	HS mm	ϕ mm	HS mm
50	12.7	200	0.80	350	0.26
55	10.5	205	0.75	355	0.25
60	8.8	210	0.72	360	0.24
65	7.5	215	0.69	365	0.24
70	6.5	220	0.66	370	0.23
75	5.6	225	0.63	375	0.23
80	5.0	230	0.60	380	0.22
85	4.4	235	0.58	385	0.21
90	4.0	240	0.55	390	0.21
95	3.5	245	0.53	395	0.20
100	3.2	250	0.51	400	0.20
105	2.9	255	0.49	405	0.19
110	2.6	260	0.47	410	0.19
115	2.4	265	0.45	415	0.18
120	2.2	270	0.44	420	0.18

modèle d'aspérités choisies et dont la vérification pratique est malaisée par suite de l'hétérogénéité des gravillons et du revêtement.

d) *Classification des textures superficielles*

Par convention, la terminologie suivante est adoptée pour les diverses textures :

<i>Profondeur moyenne au sable HS (mm)</i>	<i>Texture superficielle</i>
$HS \leq 0,20$	très fine
$0,20 < HS \leq 0,40$	fine
$0,40 < HS \leq 0,80$	moyenne
$0,80 < HS \leq 1,20$	grossière
$HS > 1,20$	très grossière

e) *Influence du diamètre du disque*

Sur une chaussée absolument plane, cette influence ne serait pas sensible. Cependant, on a noté expérimentalement une augmentation moyenne de *HS* de 1,2 fois lorsque le diamètre du disque croît de 65 mm à 100 mm. Il est donc important de ne pas s'écarter de façon sensible de la valeur recommandée de 65 mm.

APPENDICE

Tableau montrant la profondeur moyenne au sable *HS* en fonction du diamètre moyen de la plage de sable ϕ , pour un volume de 25 ml

ϕ mm	HS mm	ϕ mm	HS mm	ϕ mm	HS mm
50	12,7	200	0,80	350	0,26
55	10,5	205	0,75	355	0,25
60	8,8	210	0,72	360	0,24
65	7,5	215	0,69	365	0,24
70	6,5	220	0,66	370	0,23
75	5,6	225	0,63	375	0,23
80	5,0	230	0,60	380	0,22
85	4,4	235	0,58	385	0,21
90	4,0	240	0,55	390	0,21
95	3,5	245	0,53	395	0,20
100	3,2	250	0,51	400	0,20
105	2,9	255	0,49	405	0,19
110	2,6	260	0,47	410	0,19
115	2,4	265	0,45	415	0,18
120	2,2	270	0,44	420	0,18

APPENDIX (continued)

ϕ mm	HS mm	ϕ mm	HS mm	ϕ mm	HS mm
125	2.0	275	0.42	425	0.18
130	1.9	280	0.41	430	0.17
135	1.7	285	0.39	435	0.17
140	1.6	290	0.38	440	0.16
145	1.5	295	0.36	445	0.16
150	1.4	300	0.35	450	0.16
155	1.3	305	0.34	455	0.15
160	1.25	310	0.33	460	0.15
165	1.20	315	0.32	465	0.15
170	1.10	320	0.31	470	0.14
175	1.05	325	0.30	475	0.14
180	1.0	330	0.29	480	0.14
185	0.95	335	0.28	485	0.13
190	0.90	340	0.27	490	0.13
195	0.85	345	0.27	500	0.13

ANNEX 5

DETERMINING THE FRICTION COEFFICIENT OF A ROAD SURFACE

Pendulum method

The friction test is effected with an apparatus made from drawings supplied by the Road Research Laboratory (Crowthorne, Berkshire, United Kingdom).

I. BRIEF DESCRIPTION OF APPARATUS

1. *Principle.* The apparatus, based on the principle of Charpy's pendulum, measures the loss of energy by a rubber foot rubbing against the surface studied. From the geometric characteristics of the apparatus and the loss of energy, a "friction coefficient" is calculated conventionally known as the "coefficient of friction determined by the RRL pendulum".

2. *Component parts.* The apparatus (see diagram) consists of: a foot, pressed downward by a spring, fixed to the end of a pendulum in such a way that the rubbing surface is 50 cm from the axis of rotation; a device for ensuring that the column of the instrument is vertical; a device for raising and lowering the axis of the pendulum; a device for lifting and releasing the arm of the pendulum so that it drops from a horizontal position; and a needle, fixed to the pendulum's axis of rotation, carried along by the pendulum in its movement forward, against a dial.

APPENDICE (suite)

ϕ mm	HS mm	ϕ mm	HS mm	ϕ mm	HS mm
125	2,0	275	0,42	425	0,18
130	1,9	280	0,41	430	0,17
135	1,7	285	0,39	435	0,17
140	1,6	290	0,38	440	0,16
145	1,5	295	0,36	445	0,16
150	1,4	300	0,35	450	0,16
155	1,3	305	0,34	455	0,15
160	1,25	310	0,33	460	0,15
165	1,20	315	0,32	465	0,15
170	1,10	320	0,31	470	0,14
175	1,05	325	0,30	475	0,14
180	1,0	330	0,29	480	0,14
185	0,95	335	0,28	485	0,13
190	0,90	340	0,27	490	0,13
195	0,85	345	0,27	500	0,13

ANNEXE 5

DÉTERMINATION DU COEFFICIENT DE FROTTEMENT
DU REVÊTEMENT ROUTIER*Méthode du pendule*

L'essai de frottement est effectué avec un appareil construit d'après les plans fournis par le « Road Research Laboratory » (Crowthorne, Berkshire, Grande-Bretagne).

I. DESCRIPTION SOMMAIRE DE L'APPAREIL

1. *Principe de fonctionnement* : L'appareil, basé sur le principe du pendule de Charpy, mesure la perte d'énergie d'un patin de caoutchouc frottant sur la surface à étudier. On calcule, à partir des caractéristiques géométriques de l'appareil et de la perte d'énergie, un « coefficient de frottement » appelé par convention « coefficient de frottement mesuré au pendule RRL ».

2. *Constitution* : L'appareil (voir schéma) comporte un frotteur chargé par un ressort, monté à l'extrémité d'un pendule, de telle sorte que l'arête frottante soit à 50 cm de l'axe de rotation; un dispositif pour amener à la verticale la colonne de l'instrument; un dispositif pour élever et abaisser l'axe du pendule; un dispositif pour relever et libérer l'axe du pendule, de telle sorte qu'il tombe à partir de l'horizontale; une aiguille montée sur l'axe de rotation du pendule, entraînée par le pendule dans son mouvement vers l'avant et se déplaçant devant une échelle circulaire graduée.

Diagram showing the principle of portable apparatus
for measuring resistance to skidding
(Road Research Laboratory model)

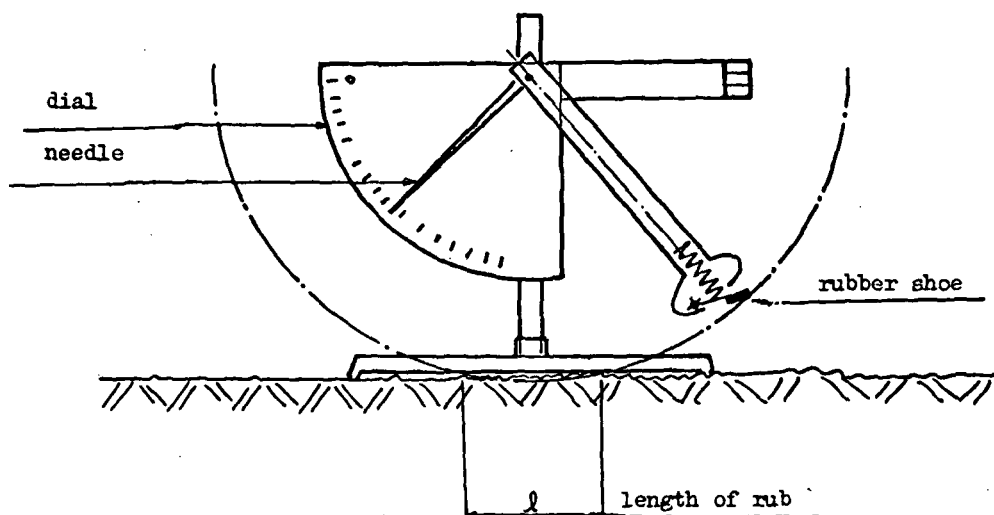
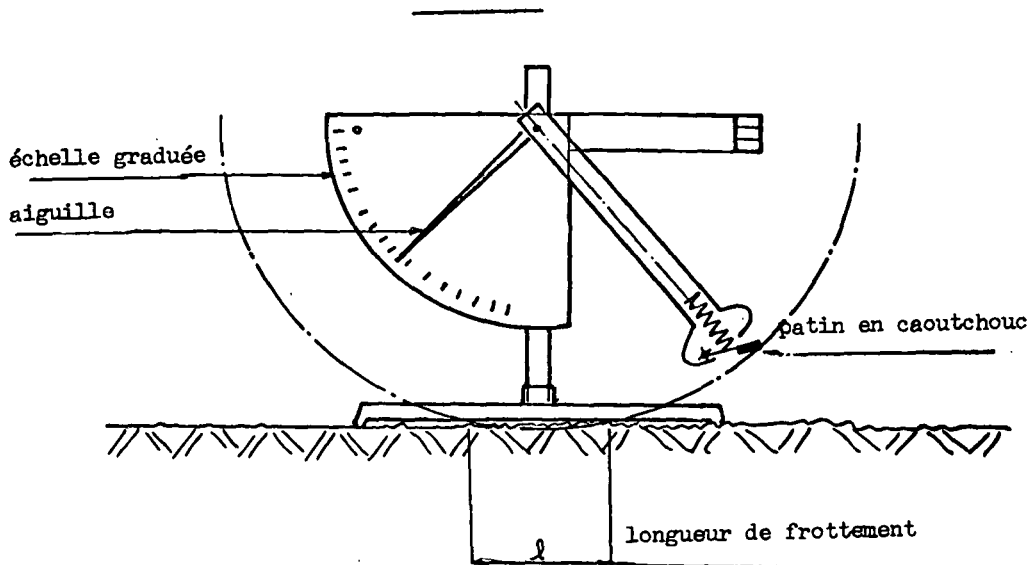


Schéma de principe de l'appareil portable pour
la mesure de la résistance au glissement
(modèle du "Road Research Laboratory")



II. UTILIZATION

After the length of the foot's rub has been adjusted, the pendulum is released a number of times over the surface studied, which has previously been wetted, and the operation is repeated at a number of points. Then the average of the results is taken, a correction being made where necessary for temperature.

III. INTERPRETATION OF RESULTS

The apparatus is designed to measure friction on wet road surfaces. What it does, however, is rather different from what actually happens; the value of the coefficient ascertained only therefore shows one particular characteristic of carriageways' grip.

This friction coefficient chiefly reflects the extent to which the gravel at the top of the road surface has become polished, and it gives an indication of carriageways' grip at low speeds.

ANNEX 6

CHECKS AND TESTS

1. *Test procedures and general checks*
- 1.1. When compliance with the general specifications (paragraph 6 of this Regulation) and with the requirements as to shape and dimensions (paragraph 7.1) has been verified, the three samples shall be visually inspected at a distance of not less than 30 m by an observer having normal colour-sense, by day in natural daylight and at night by the light of a light providing a uniform illumination of approximately 1 lux, at angles of divergence of 20' and 1°30'. There shall be no marked difference in colour or luminance between the three samples; if slight differences are observable, the sample whose optical characteristics seem least satisfactory shall undergo the colorimetric and photometric tests.
- 1.2. One of the samples shall be retained by the laboratory for any subsequent checks which may be found necessary.
- 1.3. The other two samples shall undergo first the mechanical-strength test, then the heat-resistance test, then the tests of total resistance to water and to motor fuels (paragraphs 4, 5, 6 and 7 below).
- 1.4. One of the triangles shall then be tested for stability in wind (paragraph 8 below). The other, to be selected in the course of the visual comparison, shall be used for the colorimetric tests and for verifying compliance with the photometric specifications of the reflex reflecting devices (paragraphs 7.2 and 7.3 of this Regulation).
- 1.5. When the coefficients of luminous intensity (CIL) of the two samples of reflex reflecting optical units have been measured separately at an angle of divergence of 20' and an illumination angle $V = 0^\circ$, $H = \pm 5^\circ$, the two samples shall be subjected to the tests referred to in paragraphs 9.1 and 9.2 below.
- 1.6. After these tests the CIL of the two samples, measured in exactly the same conditions, shall not have declined by more than 40 per cent from the values originally recorded.
- 1.7. Before and after the test referred to in paragraph 10 below, the colorimetric and photometric characteristics (paragraphs 7.2 and 7.3 of this Regulation) of the fluorescent samples shall be verified.

II. UTILISATION

Après réglage de la longueur de frottement du patin, on effectue plusieurs lâchers sur la surface à étudier, préalablement mouillée, et l'on répète l'opération à plusieurs emplacements. On effectue ensuite la moyenne des résultats, en tenant compte, si besoin est, d'une correction de température.

III. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

L'appareil a été conçu pour la mesure du frottement sur des surfaces routières mouillées. Il est cependant assez différent de la réalité; la valeur du coefficient mesuré ne traduit donc qu'une caractéristique particulière de l'adhérence des chaussées.

Ce coefficient de frottement concerne essentiellement l'état de polissage des gravillons à la surface du revêtement et donne une indication de l'adhérence à vitesse faible.

ANNEXE 6

VÉRIFICATIONS ET ESSAIS

1. Modalités des essais et vérifications générales

- 1.1. Après vérification des spécifications générales (paragraphe 6 du présent Règlement) et des spécifications de forme et de dimensions (paragraphe 7.1), les trois échantillons seront examinés visuellement — à une distance de 30 mètres par un observateur ayant une vision normale des couleurs — de jour sous l'éclairage naturel et de nuit sous l'éclairage d'un projecteur donnant un éclairage uniforme de l'ordre de un lux, sous les divergences de 20' et de 1°30'. Il ne devra pas y avoir de différence marquante de couleur et de luminance entre les trois échantillons; s'il apparaît de légères différences, l'échantillon présentant les caractéristiques optiques qui semblent les moins bonnes, sera soumis aux essais colorimétriques et photométriques.
- 1.2. Un des échantillons sera conservé par le laboratoire pour toutes vérifications ultérieures auxquelles il pourrait être nécessaire de procéder.
- 1.3. Les deux autres échantillons seront soumis à l'essai de résistance mécanique, ensuite à l'essai de résistance à la chaleur, puis aux essais de résistance totale à l'eau et aux carburants (paragraphe 4, 5, 6 et 7 ci-dessous).
- 1.4. Un des triangles sera ensuite essayé à la stabilité au vent (paragraphe 8 ci-dessous). L'autre, qui sera celui choisi lors des comparaisons visuelles, sera utilisé pour les essais colorimétriques et la vérification des spécifications photométriques des dispositifs catadioptriques (paragraphe 7.2 et 7.3 du présent Règlement).
- 1.5. Après qu'aura été mesuré le coefficient d'intensité lumineuse (CIL) des deux échantillons d'optiques catadioptriques séparés, pour la divergence de 20' et pour un angle d'éclairage $V = 0^\circ$, $H = \pm 5^\circ$, ils seront soumis aux essais mentionnés aux paragraphes 9.1 et 9.2 ci-dessous.
- 1.6. Après ces essais, les deux échantillons devront avoir un CIL, mesuré exactement dans les mêmes conditions, qui n'ait pas baissé de plus de 40% des valeurs relevées.
- 1.7. On vérifiera les caractéristiques colorimétriques et photométriques (paragraphe 7.2 et 7.3 du présent Règlement) des échantillons fluorescents, avant et après les avoir soumis à l'essai mentionné au paragraphe 10 ci-après.

- 1.8. To determine the luminance L , the sample shall be illuminated at a 45° angle of incidence. The luminance L of the sample in a perpendicular direction shall be verified either visually, using a suitable red filter in the measuring device, or by means of a physical photometer corrected according to the photopic curve $V(\lambda)$ standardized by CIE. The sample shall then be replaced by a white standard illuminant of known luminance factor β_0 in the direction of observation considered, and a value L_0 shall be measured. The luminance factor β of the sample is equal to

$$\beta = \frac{L\beta_0}{L_0}$$

- 1.9. After the tests prescribed in paragraph 5 below, a visual inspection shall be made to verify on the two samples referred to in paragraph 3.6 of this Regulation that they are similar to the material present on the triangle.
- 1.10. If the fluorescent material is integral with the triangle, a sample of adequate size shall, when the triangle has undergone the tests prescribed in paragraphs 4, 5 and 10 below, be removed from the most doubtful part of the triangle.
- 1.11. Whether the sample, illuminated at an angle of incidence of 45° and observed normally, meets the requirements of paragraph 7.2.2.2 of this Regulation shall be verified by a visual test carried out by two observers having normal colour-sense and at levels of illumination in the photopic range, in which test the sample shall be compared with a sample of a film of the same type having known trichromatic co-ordinates.
- 1.12. If any doubt remains after these tests, compliance with the colorimetric specifications shall be verified by determining the trichromatic co-ordinates of the sample.
- 1.13. In the course of the test described in paragraph 3 below, a check shall be made in order to verify that the lower part of the triangle or of its support presents sufficient clearance for the triangle to be kept in position even if the surface of the ground is uneven.
- 1.14. Compliance with the colorimetric specifications shall be verified by a visual test using calibrated limit filters.
- 1.15. If any doubt remains after this test, compliance with the colorimetric specifications shall be verified by determining the trichromatic co-ordinates of the most doubtful part of the triangle, which part shall first have been removed.

2. *Measurement of the values of the CIL of reflex reflecting optical units*

- 2.1. With the device in the position of use, the direction of origin adopted for measurements shall be parallel to the base plane and at right angles to the lower side, parallel to the said base plane, of the triangle.
- 2.2. Measurements shall be performed, the outside dimensions of the advance-warning triangle being taken into account, by the method recommended by Committee E-3.3.5 of CIE appearing in the proceedings of the fourteenth session in 1959, published by the CIE Central Office (volume D).
- 2.3. If the reflex reflecting optical units are separate, the following procedure may be adopted :

- 1.8. Pour évaluer la luminance L , on éclairera l'échantillon dans une direction faisant un angle de 45° avec la normale et on l'observera en direction de la normale, soit visuellement en utilisant dans l'appareil de mesure un filtre rouge approprié, soit au moyen d'un photomètre physique corrigé selon la courbe photopique $V(\lambda)$ normalisée par la CIE. On substituera ensuite à l'échantillon un étalon blanc dont le facteur de luminance β_0 est bien connu dans la direction d'observation considérée et on mesurera une valeur L_0 . Le facteur de luminance β de l'échantillon est égal à

$$\beta = \frac{L \beta_0}{L_0}$$

- 1.9. On vérifiera visuellement, après les essais décrits au paragraphe 5 ci-dessous si les deux échantillons prévus au paragraphe 3.6 du présent Règlement sont semblables aux matériaux appliqués sur le triangle.
- 1.10. Si le matériau fluorescent fait corps avec le triangle, on prélèvera sur celui-ci, après qu'il aura subi les essais prévus aux paragraphes 4, 5 et 10 ci-dessous, à l'endroit où le doute est le plus grand, un échantillon de dimensions suffisantes.
- 1.11. On s'assurera, à l'aide d'un essai visuel exécuté par deux observateurs ayant une vision normale des couleurs, et en adoptant des niveaux d'éclairement tels que l'on soit situé dans la zone photopique, que l'échantillon, éclairé sous une incidence de 45° et observé normalement, satisfait aux conditions du paragraphe 7.2.2.2 du présent Règlement, en le comparant à un échantillon dont les coordonnées trichromatiques sont connues.
- 1.12. Si, après ces essais, il subsiste des doutes, on s'assurera que les spécifications colorimétriques sont respectées en déterminant les coordonnées trichromatiques de l'échantillon.
- 1.13. On contrôlera, au cours de l'essai décrit au paragraphe 3 ci-dessous, si la partie inférieure du triangle ou de son support présente un dégagement suffisant pour permettre le maintien en position du triangle, même en présence d'une inégalité de la surface du sol.
- 1.14. On s'assurera, à l'aide d'un essai visuel, en utilisant des filtres limites étalonnés, que les spécifications colorimétriques sont respectées.
- 1.15. Après cet essai, s'il subsiste des doutes, on s'assurera que les spécifications colorimétriques sont respectées en déterminant les coordonnées trichromatiques de la partie du triangle sur laquelle le doute est le plus grand, celle-ci ayant été prélevée au préalable.
2. *Mesure des valeurs du CIL des optiques catadioptriques*
- 2.1. L'appareil étant placé en position d'utilisation, la direction d'origine adoptée pour les mesures est parallèle au plan de base et perpendiculaire au côté inférieur du triangle parallèle audit plan de base.
- 2.2. Pour effectuer les mesures, on suivra, en tenant compte des dimensions extérieures du triangle de présignalisation, la méthode recommandée par le Comité E-3.3.5 de la CIE, figurant au compte rendu de la quatorzième session de la CIE en 1959, publié sous la direction du Bureau central de la CIE, volume D.
- 2.3. Lorsque les optiques catadioptriques sont séparées, on peut,

- 2.3.1. if they are all similar, three which under visual examination appear to have the minimum CIL may be taken as samples. The measurements shall be performed with the units oriented as on the triangle, if that orientation is clearly determined. If it is not, then they shall be rotated about their axis of reference in the position $V = 0^\circ$ and $H = 0^\circ$ or $H = \pm 5^\circ$ until the lowest value of the CIL is obtained. All photometric measurements shall be performed with that orientation. The product of the average value of CIL for the three samples multiplied by the number of units shall be not less than the value of CIL given in the table in paragraph 7.3.1.1 of this Regulation;
- 2.3.2. if they are different but can be placed in several categories, the same procedure may be applied in respect of each category.

3. Clearance test

- 3.1. The advance-warning triangle shall be required to pass the following test :
 - 3.1.1. The apparatus used shall be that shown in fig. 2. of annex 3 to this Regulation, in the form of a hollow pyramid placed upside down on a horizontal base plane ;
 - 3.1.2. The triangle's various points of contact with the ground shall be placed one after another in the centre O of the apparatus. At each point of contact it shall be possible to rotate the triangle through 360° about a vertical axis passing through O with the triangle resting on the base plane at all its points of contact.

4. Mechanical-strength test

- 4.1. The base of the advance-warning triangle being firmly supported, a force of 2 N (0.2 kfg, 0.44 lbf) shall be applied to the apex of the triangle parallel to the supporting surface and at right angles to the lower side of the triangle.
- 4.2. The apex of the triangle shall not move more than 5 cm in the direction in which the force is exerted.
- 4.3. After the test the device shall resume substantially its original position.

5. Heat-resistance test

- 5.1. The advance-warning triangle, in its protective cover, shall be kept for twelve consecutive hours in a dry atmosphere at a temperature of $60^\circ \pm 2^\circ\text{C}$.
- 5.2. After the test, no cracking or appreciable distortion of the device, and in particular of its reflex reflecting optical units, shall be visible. The protective cover shall be readily openable and shall not adhere to the triangle.

6. Test of total resistance to water

The triangle, assembled as for use, shall be placed flat for two hours on the bottom of a tank containing water at a temperature of $25^\circ \pm 5^\circ\text{C}$, the active face of the triangle being uppermost and 5 cm from the surface of the water. It shall then be removed and left to dry. No part of the device shall exhibit clear signs of deterioration which might impair the triangle's effectiveness.

7. Test of resistance to motor fuels

The triangle and its protective cover shall be immersed separately in a tank containing a mixture of 90 per cent motor fuel and 10 per cent benzol. After 60 seconds, they shall be removed from the tank and drained of excess liquid. The triangle shall then be placed in its cover and the unit laid flat in a still

- 2.3.1. si elles sont toutes semblables, en prélever trois qui semblent présenter à l'examen visuel le CIL minimal. On les mesurera en respectant leur orientation propre dans le triangle, si celle-ci est repérée sans ambiguïté. S'il n'en est pas ainsi, on les fera tourner autour de leur axe de référence dans la position $V = 0^\circ$ et $H = 0^\circ$ ou $H = \pm 5^\circ$ jusqu'à ce que l'on obtienne la valeur la plus faible du CIL. Toutes les mesures photométriques sont faites avec cette orientation. La valeur moyenne du CIL relevée sur les trois échantillons multipliée par le nombre d'éléments ne devra pas être inférieure à la valeur du CIL indiquée dans le tableau du paragraphe 7.3.1.1 du présent Règlement;
- 2.3.2. si elles sont différentes mais peuvent être classées en plusieurs catégories, opérer de la même manière pour chaque catégorie.

3. Essai de dégagement

3.1. Le triangle de présignalisation doit satisfaire à l'essai suivant :

- 3.1.1. On utilise l'appareil représenté sur la figure 2, de l'annexe 3 au présent Règlement, ayant la forme d'une pyramide creuse renversée, que l'on place sur un plan de base horizontal.
- 3.1.2. Les différents points de contact du triangle avec le sol sont successivement placés au centre O de l'appareil. Pour chaque point de contact, il doit être possible de faire tourner le triangle de 360° autour d'un axe vertical passant par O , le triangle reposant sur le plan de base par tous ses points de contact.

4. Essai de résistance mécanique

- 4.1. La base du triangle de présignalisation étant solidement maintenue, on exerce sur le sommet du triangle, parallèlement à la surface d'appui et perpendiculairement au côté inférieur du triangle, une force de 2 N (0, 2 kgf, 0,44 lbf).
- 4.2. Le sommet du triangle ne doit pas se déplacer dans la direction de la force de plus de 5 cm.
- 4.3. Après l'essai, l'appareil doit reprendre sensiblement sa position d'origine.

5. Essai de résistance à la chaleur

- 5.1. Le triangle de présignalisation, placé dans sa housse, sera maintenu pendant douze heures consécutives dans une atmosphère sèche, à la température de $60^\circ \pm 2^\circ\text{C}$.
- 5.2. Après l'essai, on ne devra pouvoir constater visuellement aucune déformation sensible ou fêlure de l'appareil en particulier des optiques catadioptriques. La housse devra pouvoir être ouverte facilement et ne pas adhérer au triangle.

6. Essai de résistance totale à l'eau

Le triangle monté étant en position d'utilisation, il est disposé pendant deux heures à plat sur le fond d'une cuve contenant de l'eau à $25^\circ \pm 5^\circ\text{C}$ de façon que la face active placée au-dessus soit située à 5 cm de la surface du liquide. Il est ensuite retiré et mis à sécher. Aucune partie du signal ne doit montrer de signes nets de détérioration qui pourraient nuire à l'efficacité du triangle.

7. Essai de résistance aux carburants

Le triangle et sa housse sont immergés séparément dans une cuve contenant un mélange de 90% d'essence et 10% de benzol. Après 60 secondes, ils seront retirés de la cuve et égouttés légèrement. Le triangle est introduit dans sa housse et l'ensemble est alors disposé à plat en atmosphère calme. Après séchage

atmosphere. When completely dried, the triangle shall not adhere to its protective cover and shall not exhibit any visually discernible change.

8. *Test of stability in wind*

- 8.1. The advance-warning triangle shall be set up in a wind tunnel, on a base measuring about 1.50 m by 1.20 m and formed of road surfacing prepared by the procedure normally used by the competent services. The surfacing shall be characterized by :
- 8.1.1. a geometric roughness of 0.5 mm with a tolerance of ± 0.05 mm determined by the so-called "sandy beach" method (see annex 4 to this Regulation),
- 8.1.2. a coefficient of friction (rubber) of 0.60 ± 0.05 determined by the pendulum tester described in annex 5 to this Regulation.
- 8.2. When so set up, the advance warning triangle shall be subjected for 3 minutes to the impelling force of a horizontal wind from any direction and having a velocity of 60 km/h in standard conditions of temperature and pressure. In the absence of such conditions, the velocity shall be varied to provide equivalent conditions.
- 8.3. The advance warning triangle shall not
- 8.3.1. overturn, or
- 8.3.2. shift. Nevertheless, slight shifting of the points of contact with the road surface by not more than 5 cm shall be allowed.
- 8.4. The triangular part of the device shall not rotate through more than 10° round a horizontal axis or a vertical axis from its initial position.

9. *Test of resistance of reflex reflecting optical units*

9.1. *Test of resistance to penetration by water*

- 9.1.1. Separate reflex reflecting optical units supplied by the manufacturer shall be immersed for ten minutes in water at a temperature of $50^\circ \pm 5^\circ\text{C}$, the highest point of the upper part of the illuminating surface being about 20 mm below the surface of the water. This test shall be immediately repeated in water at $25^\circ \pm 5^\circ\text{C}$.
- 9.1.2. No water shall penetrate to the reflecting surface of the reflex reflecting optical unit. If visual inspection clearly reveals the presence of water, the device shall not be considered to have passed the test.
- 9.1.3. If visual inspection does not reveal the presence of water, or in case of doubt, the CIL shall be measured (paragraph 1.5 above) after the reflex reflecting unit has been gently shaken to remove excess water from the outside. The CIL shall not have diminished by more than 40 per cent of the values recorded before the test.

9.2. *Test of resistance of the accessible reverse side of the mirror-backed reflex reflecting device*

The reverse side of the reflex reflecting device shall be brushed with a hard nylon brush and then covered or thoroughly wetted for one minute with a mixture of 90 per cent commercial motor fuel and 10 per cent benzol. The fuel shall then be removed and the device allowed to dry. As soon as evaporation is completed, an abrasion test shall be made by brushing the reverse side with the same nylon brush as before. The CIL shall then be measured (paragraph 1.5 above) after

complet, le triangle ne devra pas adhérer à sa housse et présenter des modifications décelables visuellement.

8. *Essai de stabilité au vent*

- 8.1. Le triangle de présignalisation est mis en station dans une soufflerie, sur une base dont les dimensions sont d'environ 1,50 m sur 1,20 m, constituée par un revêtement routier fabriqué suivant les règles utilisées normalement par les services compétents. Ce revêtement est caractérisé par
- 8.1.1. sa rugosité géométrique de 0,5 mm avec une tolérance de $\pm 0,05$ mm déterminée par la méthode dite de la « plage de sable » (voir annexe 4 du présent Règlement),
- 8.1.2. son coefficient de frottement (caoutchouc) de $0,60 \pm 0,05$ déterminé par l'appareil pendulaire indiqué à l'annexe 5 du présent Règlement.
- 8.2. Dans ces conditions de mise en station, le triangle de présignalisation est soumis pendant trois minutes à la force d'entraînement d'un vent horizontal dans la direction reconnue comme étant la plus défavorable et d'une vitesse de 60 km/h, cette vitesse correspondant aux conditions standard de température et de pression. Si ces conditions ne sont pas remplies, on modifiera la vitesse pour réaliser des conditions équivalentes.
- 8.3. Le triangle de présignalisation ne doit
- 8.3.1. ni se renverser,
- 8.3.2. ni se déplacer. Cependant, de légers déplacements des points de contact avec le revêtement ne dépassant pas 5 cm sont admis.
- 8.4. La partie triangulaire du dispositif ne doit pas tourner de plus de 10° autour d'un axe horizontal et d'un axe vertical par rapport à sa position initiale.

9. *Essai de résistance des optiques catadioptriques*

- 9.1. *Essai de résistance partielle à l'eau*
- 9.1.1. Les optiques catadioptriques séparées fournies par le fabricant sont immergées pendant dix minutes dans un bain d'eau à $50^\circ \pm 5^\circ\text{C}$, le point le plus haut de la partie supérieure de la plage éclairante se trouvant à 20 mm environ de la surface de l'eau. Ces optiques seront ensuite immergées, immédiatement et dans les mêmes conditions, dans un bain d'eau à $25^\circ \pm 5^\circ\text{C}$.
- 9.1.2. L'eau ne doit pas pénétrer sur la face réfléchissante de l'optique catadioptrique. Si un examen visuel décelé sans ambiguïté la présence de l'eau, le dispositif ne sera pas considéré comme ayant satisfait à l'essai.
- 9.1.3. Si l'examen visuel n'a pas décelé la présence d'eau ou s'il y a doute, on mesurera le CIL (paragraphe 1.5. ci-dessus) après avoir légèrement secoué l'optique catadioptrique pour éliminer l'excès d'eau extérieure. Le CIL ne devra pas avoir diminué de plus de 40% des valeurs relevées avant l'essai.
- 9.2. *Essai de résistance de la face postérieure accessible du dispositif catadioptrique miroité*

Après avoir brossé la face postérieure du dispositif catadioptrique avec une brosse à poils de nylon, de qualité dure, on recouvre cette face ou on l'humecte fortement avec un mélange de 90% d'essence et 10% de benzol, pendant une minute. On enlève ensuite le mélange et on laisse sécher le dispositif catadioptrique. Dès la fin de l'évaporation, on procède à un essai d'abrasion en brossant la face postérieure avec la même brosse que précédemment. On mesurera ensuite

the whole surface of the mirror-backed reverse side has been covered with Indian ink. The CIL shall not have diminished by more than 40 per cent of the values recorded before the test.

10. *Test to check the stability in time of the optical properties and colour of fluorescent materials*
 - 10.1. The sample of fluorescent material taken from the triangle, or the sample of separate coating applied to a surface in accordance with the instructions given by the manufacturer, shall be subjected to a test of resistance to temperature and irradiation by exposure for 300 hours to the standard test described in ISO Recommendation ISO/R 105/V March 1969.
 - 10.2. At the end of this test, its dominant wavelength expressed in nanometres shall not have diminished by more than 4 units and its purity of excitation factor by 0.04. Its luminance factor shall be not less than 30 per cent and shall not have increased by more than 5 per cent.
 - 10.3. The sample shall not exhibit visible damage such as cracks, scaling or, in the case of separate coatings, peeling.
 - 10.4. If the fluorescent substance used on the advance-warning triangle takes the form of an adhesive film which has passed the above-mentioned tests, the tests need not be repeated and the fact shall be noted under item 12 ("Remarks") on the communication concerning approval (annex 1 to this Regulation).
-

le CIL (paragraphe 1.5 ci-dessus) après avoir recouvert d'encre de Chine toute la surface postérieure miroitée. Le CIL ne devra pas avoir diminué de plus de 40% des valeurs relevées avant l'essai.

10. *Essai pour la vérification de la stabilité dans le temps des propriétés optiques et de la couleur des matériaux fluorescents*
- 10.1. L'échantillon de matériaux fluorescents prélevé sur le triangle ou l'échantillon de revêtement indépendant fixé sur une surface suivant les indications du fabricant est soumis à un essai de résistance à la température et à l'irradiation, qui consiste à l'exposer pendant 300 heures à l'essai, sous condition normale, décrit dans la Recommandation ISO/R 105/V mars 1969.
- 10.2. A la fin de cet essai, sa longueur d'onde dominante, exprimée en manomètres, ne doit pas avoir diminué de plus de 4 unités et son facteur de pureté d'excitation de 0,04. Son facteur de luminance ne doit pas être inférieur à 30% et ne doit pas avoir augmenté de plus de 5%.
- 10.3. L'échantillon ne doit pas montrer de détériorations apparentes, telles que fissures, écaillage ou, pour les revêtements indépendants, décollement.
- 10.4. Lorsque la substance fluorescente utilisée dans le triangle de présignalisation est constituée par un film adhésif et que celui-ci aura déjà subi avec succès les essais susmentionnés lors d'une homologation antérieure, il n'y aura pas lieu de recommencer les essais et indication en sera faite sur la fiche de communication concernant l'homologation (annexe 1), du présent Règlement, sous le chiffre 12 « Remarques ».

No. 5922. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND CANADA. SIGNED AT OTTAWA ON 4 SEPTEMBER 1959¹

N° 5922. ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE CANADA ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE. SIGNÉ A OTTAWA LE 4 SEPTEMBRE 1959¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE SCHEDULE TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED¹ (WITH ANNEX). BONN, 4 DECEMBER 1969

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT LE TABLEAU ANNEXÉ À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, TEL QUE MODIFIÉ¹ (AVEC ANNEXE). BONN, 4 DÉCEMBRE 1969

Authentic texts : English, French and German.

Textes authentiques : anglais, français et allemand.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September 1972.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre 1972.

I

Bonn, December 4, 1969

Excellency,

I have the honour to refer to the Air Transport Agreement between the Government of Canada and the Government of the Federal Republic of Germany signed at Ottawa on September 4, 1959,³ and to the exchange of notes, also dated September 4, 1959,³ establishing a route schedule for air services pursuant to paragraph (2) of article II of the above-mentioned Agreement.

In accordance with the agreement reached by civil aeronautical authorities of Canada and the Federal Republic of

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens entre le Canada et la République fédérale d'Allemagne qui a été signé à Ottawa le 4 septembre 1959³, ainsi qu'à l'échange de notes, également daté du 4 septembre 1959³, établissant un tableau de routes pour les services aériens conformément au paragraphe 2 de l'article II de l'Accord susmentionné.

Conformément à l'entente réalisée par les autorités aéronautiques civiles du Canada et de la République fédérale

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 411, p. 259, and annex A in volume 706.

² Came into force on 4 December 1969, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 411, p. 259.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 411, p. 259, et annexe A du volume 706.

² Entré en vigueur le 4 décembre 1969, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 411, p. 259.

Germany meeting in Bonn from May 27 to May 29, 1969, I have the honour to propose that the route schedule incorporated in the exchange of notes of September 4, 1959, as amended by the exchange of notes dated December 10, 1965,¹ be replaced by the route schedule described in the annex to this note.

I have the honour to inform you that the Government of Canada has approved this proposed new route schedule. I should be grateful if you would inform me whether the Government of the Federal Republic of Germany also agrees with this route schedule. If it does, this note together with its annex, which is authentic in German, English, and French, and your reply, shall be regarded as constituting an agreement between our two Governments to enter into force on the day of your reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

R. P. BOWER
Ambassador

His Excellency Mr. Walter Scheel
Federal Minister of Foreign Affairs
Federal Ministry of Foreign Affairs
Bonn, Germany

d'Allemagne qui se sont réunies à Bonn du 27 au 29 mai 1969, j'ai l'honneur de proposer que le tableau compris dans l'échange de notes du 4 septembre 1959, et modifié par l'échange de notes du 10 décembre 1965¹ soit remplacé par le tableau qui figure dans l'annexe à la présente note.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement canadien a approuvé ce nouveau tableau. Je vous saurais gré de me faire connaître si le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne est aussi d'accord à ce sujet. Si tel est le cas, la présente note et son annexe, dont les versions française, anglaise et allemande font également foi, et votre réponse constitueront entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

R. P. BOWER
Ambassadeur du Canada
auprès de la République
fédérale d'Allemagne

Son Excellence M. Walter Scheel
Ministre des affaires étrangères de la
République fédérale d'Allemagne
Bonn

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 706, p. 322.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 706, p. 322.

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by airlines designated by the Federal Republic of Germany :

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points*</i>	<i>Points in Canadian Territory</i>	<i>Points Beyond*</i>
Any point or points in the territory of the Federal Republic of Germany	Any point or points on the route between the Federal Republic of Germany and Canada	Montreal	(a) Los Angeles, Mexico City, Guadalajara or Merida (b) Boston or New York or Philadelphia†

II. Routes to be operated by airlines designated by Canada :

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points*</i>	<i>Points in the Territory of the Federal Republic of Germany</i>	<i>Points Beyond*</i>
Any point or points in the territory of Canada	Any point or points on the route between Canada and the Federal Republic of Germany	Frankfurt	(a) Vienna (b) Three points to be determined by Canada

* No traffic rights shall be exercised between any of the intermediate points or the points beyond, on the one hand, and points in the territory of the other Contracting State, on the other hand.

† It is understood that the rights in I (b) shall not be exercised until Canada has determined one of the three points in II (b); pending such determination the rights in I (b) may be exercised immediately only for a once-weekly all-freighter service.

III. A designated airline may, if it so desires, omit one or more of the points on the established routes, provided that the point of origin of a route lies in the territory of that Contracting State which has designated the airline.

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

I. Routes devant être exploitées par les entreprises de transport aérien désignées par la République fédérale d'Allemagne :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires*</i>	<i>Points situés en territoire canadien</i>	<i>Points au-delà*</i>
Point ou points dans le territoire de la République fédérale d'Allemagne	Point ou points intermédiaires entre la République fédérale d'Allemagne et le Canada	Montréal	(a) Los Angeles, la ville de Mexico, Guadalajara ou Merida (b) Boston ou New York ou Philadelphie†

II. Routes devant être exploitées par les entreprises de transport aérien désignées par le Canada :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires*</i>	<i>Points situés dans le territoire de la République fédérale d'Allemagne</i>	<i>Points au-delà*</i>
Point ou points en territoire canadien	Point ou points intermédiaires entre le Canada et la République fédérale d'Allemagne	Francfort	(a) Vienna (b) Trois points à choisir par le Canada

* Il ne sera exercé aucun droit de trafic entre des points intermédiaires ou des points au-delà, d'une part, et des points dans le territoire de l'autre Partie contractante, d'autre part.

† Il est entendu que les droits prévus en I (b) ne seront exercés qu'une fois que le Canada aura choisi l'un des trois points figurant en II (b); en attendant que ce choix soit fixé, les droits prévus dans I (b) ne peuvent être exercés immédiatement que pour un service hebdomadaire réservé exclusivement au fret aérien.

III. Une entreprise de transport aérien désignée peut à son gré omettre un ou plusieurs points des routes établies, à condition que le point d'origine de la route soit situé sur le territoire de l'Etat contractant qui a désigné l'entreprise.

II

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BUNDESMINISTER DES AUSWÄRTIGEN

Bonn, den 4. Dezember 1969

Herr Botschafter,

Ich habe die Ehre, den Empfang Ihrer Note mit Anlage vom 4. Dezember 1969 zu bestätigen, die in deutscher Fassung folgenden Wortlaut hat :

„Exzellenz,

ich beehre mich, auf das am 4. September 1959 in Ottawa unterzeichnete Luftverkehrsabkommen zwischen Kanada und der Bundesrepublik Deutschland und den gleichfalls vom 4. September 1959 datierten Notenwechsel zur Festlegung eines Fluglinienplans nach Artikel II Absatz 2 des Abkommens Bezug zu nehmen.

In Übereinstimmung mit der durch die zivilen Luftfahrtbehörden Kanadas und der Bundesrepublik Deutschland auf ihrer Tagung in Bonn vom 27. bis 29. Mai 1969 getroffenen Absprache beehre ich mich vorzuschlagen, dass der in dem Notenwechsel vom 4. September 1959 enthaltene Fluglinienplan in der Fassung des Notenwechsels vom 10. Dezember 1965 durch den in der Anlage zu dieser Note beschriebenen Fluglinienplan ersetzt wird.

Ich beehre mich, Sie davon zu unterrichten, dass die Regierung von Kanada diesen vorgeschlagenen neuen Fluglinienplan genehmigt hat. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir mitteilten, ob die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ebenfalls mit diesem Fluglinienplan einverstanden ist. Bejahendenfalls gelten diese Note samt Anlage, deren deutsche, englische und französische Fassung verbindlich sind, und Ihre Antwort als Abkommen zwischen unseren beiden Regierungen, das am Tage Ihrer Antwort in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Exzellenz, die erneute Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.“

ANLAGE

FLUGLINIENPLAN

1. Fluglinien, die von den seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden :

<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte*</i>	<i>Punkte im kanadischen Hoheitsgebiet</i>	<i>Punkte darüber hinaus*</i>
Ein beliebiger Punkt oder beliebige Punkte im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland	Ein beliebiger Punkt oder beliebige Punkte auf der Linie zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Kanada	Montreal	(a) Los Angeles Mexico City Guadalajara oder Merida (b) Boston oder New York oder Philadelphia†

II. Fluglinien, die von den seitens Kanadas bezeichneten Unternehmen betrieben werden :

<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandpunkte*</i>	<i>Punkte im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland</i>	<i>Punkt darüber hinaus*</i>
Ein beliebiger Punkt oder beliebige Punkte im Hoheitsgebiet von Kanada	Ein beliebiger Punkt oder beliebige Punkte auf der Linie zwischen Kanada und der Bundesrepublik Deutschland	Frankfurt	(a) Wien (b) Drei von Kanada zu bestimmende Punkte

* Es dürfen keine Verkehrsrechte ausgeübt werden zwischen einem der Zwischenlandpunkte oder der Punkte darüber hinaus einerseits und Punkten im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates andererseits.

† Es wird vereinbart, dass die Rechte nach Abschnitt I Buchstabe *b* nicht ausgeübt werden dürfen, bis Kanada einen der drei Punkte nach Abschnitt II Buchstabe *b* bestimmt hat; bis dahin dürften die Rechte nach Abschnitt I Buchstabe *b* ab sofort nur für einen einmal wöchentlich zu betreibenden reinen Frachtdienst ausgeübt werden.

III. Ein bezeichnetes Unternehmen kann nach seiner Wahl einen oder mehrere Punkte auf den festgelegten Linien auslassen, wenn der Abgangspunkt einer Linie im Hoheitsgebiet des Vertragsstaates liegt, der das Unternehmen bezeichnet hat.

Ich habe die Ehre, Ihnen mitzuteilen, dass meine Regierung mit den in Ihrer Note samt Anlage enthaltenen Vorschlägen und damit einverstanden ist, dass Ihre Note samt Anlage und diese Antwortnote eine Vereinbarung zwischen unseren beiden Regierungen bilden sollen, die mit dem Datum dieser Note in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

SHEEL

Seiner Exzellenz
dem Kanadischen Botschafter
Herrn Richard P. Bowyer

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

THE FEDERAL MINISTER
OF FOREIGN AFFAIRS

Bonn, December 4, 1969

Mr. Ambassador,

I have the honour to acknowledge receipt of your note with annex, dated December 4, 1969, which in its German version reads as follows :

[*See note I*]

I have the honour to inform you that my Government agrees with the proposals made in your note and annex, and also agrees that your note and annex and this reply note shall constitute an agreement between our two Governments which shall come into force on the date of this note.

Accept, Mr. Ambassador, the assurances of my highest consideration.

SCHEEL

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LE MINISTRE FÉDÉRAL
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Bonn, le 4 décembre 1969

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note et de son annexe du 4 décembre 1969 qui, dans la version allemande, sont rédigées comme suit :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de vous informer que mon Gouvernement accepte les propositions figurant dans votre note et son annexe; il reconnaît également que ces dernières, ainsi que la présente note de réponse, constituent entre nos deux Gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de la présente note.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, etc.

SCHEEL

¹ Translation supplied by the International Civil Aviation Organization.

² Traduction fournie par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

No. 7822. CONVENTION CONCERNING THE RECOGNITION AND ENFORCEMENT OF DECISIONS RELATING TO MAINTENANCE OBLIGATIONS TOWARDS CHILDREN. OPENED FOR SIGNATURE AT THE HAGUE ON 15 APRIL 1958¹

N° 7822. CONVENTION CONCERNANT LA RECONNAISSANCE ET L'EXÉCUTION DES DÉCISIONS EN MATIÈRE D'OBLIGATIONS ALIMENTAIRES ENVERS LES ENFANTS. OUVERTE À LA SIGNATURE À LA HAYE LE 15 AVRIL 1958¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

2 June 1972

LIECHTENSTEIN

ENTRY INTO FORCE of the Convention in the relations between Liechtenstein, on the one hand, and Switzerland, Hungary and the Netherlands, on the other hand

Switzerland, Hungary and the Netherlands, having deposited with the Government of the Netherlands on 21 July 1972, 8 August 1972 and 15 August 1972 respectively declarations accepting the accession by Liechtenstein, the Convention, in accordance with its article 17 (2), entered into force on 21 July 1972 in the relations between Switzerland and Liechtenstein, on 8 August 1972 in the relations between Hungary and Liechtenstein, and on 15 August 1972 in the relations between the Netherlands and Liechtenstein.

Certified statement was registered by the Netherlands on 13 September 1972.

ADHÉSION

Instrument déposé le:

2 juin 1972

LIECHTENSTEIN

ENTRÉE EN VIGUEUR de la Convention en ce qui concerne les relations entre le Liechtenstein, d'une part, et la Suisse, la Hongrie et les Pays-Bas, d'autre part

La Suisse, la Hongrie et les Pays-Bas ayant déposé auprès du Gouvernement néerlandais, les 21 juillet 1972, 8 août 1972 et 15 août 1972 respectivement, des déclarations acceptant l'adhésion du Liechtenstein, la Convention, conformément au paragraphe 2 de son article 17, est entrée en vigueur le 21 juillet 1972, en ce qui concerne les relations entre la Suisse et le Liechtenstein, le 8 août 1972, en ce qui concerne les relations entre la Hongrie et le Liechtenstein, et le 15 août 1972, en ce qui concerne les relations entre les Pays-Bas et le Liechtenstein.

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Pays-Bas le 13 septembre 1972.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 539, p. 27, and annex A in volumes 575, 659, 764, 767, 781, 794 and 832.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 539, p. 27, et annexe A des volumes 575, 659, 764, 767, 781, 794 et 832.

No. 8638. VIENNA CONVENTION
ON CONSULAR RELATIONS.
DONE AT VIENNA ON 24 APRIL
1963¹

N° 8638. CONVENTION DE VIENNE
SUR LES RELATIONS CONSU-
LAIRES. FAITE À VIENNE LE 24
AVRIL 1963¹

ACCESSION

Instrument deposited on:
13 September 1972

PORTUGAL

(To take effect on 13 October 1972).

ADHÉSION

Instrument déposé le :
13 septembre 1972

PORTUGAL

(Pour prendre effet le 13 octobre 1972).

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 596, p. 261; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 9 and 10, as well as annexe A in volumes 705, 709, 714, 720, 721, 728, 749, 751, 752, 760, 795, 807, 814, 817, 822, 823, 831 and 834.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 596, p. 261; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 9 et 10, ainsi que l'annexe A des volumes 705, 709, 714, 720, 721, 728, 749, 751, 752, 760, 795, 807, 814, 817, 822, 823, 831 et 834.

No. 9432. CONVENTION ON THE SERVICE ABROAD OF JUDICIAL AND EXTRAJUDICIAL DOCUMENTS IN CIVIL OR COMMERCIAL MATTERS. OPENED FOR SIGNATURE AT THE HAGUE ON 15 NOVEMBER 1961¹

N° 9432. CONVENTION RELATIVE À LA SIGNIFICATION ET À LA NOTIFICATION À L'ÉTRANGER DES ACTES JUDICIAIRES ET EXTRAJUDICIAIRES EN MATIÈRE CIVILE OU COMMERCIALE. OUVERTE À LA SIGNATURE À LA HAYE LE 15 NOVEMBRE 1965¹

RATIFICATION

Instrument deposited with the Government of the Netherlands on :

14 August 1972

ISRAEL

(To take effect on 13 October 1972.)

With the following declarations and reservations :

“ a) The Central Authority in Israel within the meaning of articles 2, 6 and 18 of the Convention is : The Director of Courts, Directorate of Courts, Russian Compound, Jerusalem;

“ b) The State of Israel, in its quality as State of destination, will, in what concerns article 10, paragraphs b and c, of the Convention, effect the service of judicial documents only through the Directorate of Courts, and only where an application for such service emanates from a judicial authority or from the diplomatic or consular representation of a Contracting State;

“ c) An application to relieve a defendant from the effects of the expiration of the time of appeal from a judgment within

RATIFICATION

Instrument déposé auprès du Gouvernement néerlandais le :

14 août 1972

ISRAËL

(Pour prendre effet le 13 octobre 1972.)

Avec les déclarations et les réserves suivantes :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

a) L'Autorité centrale désignée en Israël au sens des articles 2, 6 et 18 de la Convention est : The Director of Courts (Directeur de l'administration judiciaire), Directorate of Courts (Direction de l'administration judiciaire), Russian Compound, Jerusalem;

b) En ce qui concerne les alinéas b et c de l'article 10 de la Convention, l'Etat d'Israël, en sa qualité d'Etat de destination, procède aux significations ou aux notifications d'actes judiciaires uniquement par les soins de la Direction de l'administration judiciaire, et lorsque la demande de signification ou de notification émane d'une autorité judiciaire ou d'un agent diplomatique ou consulaire d'un Etat contractant;

c) La demande tendant à relever le défendeur de la forclusion résultant de l'expiration des délais de recours au sens

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 658, p. 163, and annex A in volumes 700, 737, 759, 822 and 832.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 658, p. 163, et annexe A des volumes 700, 737, 759, 822 et 832.

the meaning of article 16 of the Convention will be entertained only if filed within one year from the date of the judgment in question.”

Certified statement was registered by the Netherlands on 13 September 1972.

de l'article 16 de la Convention est irrecevable si elle n'est pas formée dans un délai d'un an à partir de la date où la décision a été rendue.

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Pays-Bas le 13 septembre 1972.

No. 9479. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF JAPAN AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA FOR AIR SERVICES. SIGNED AT TOKYO ON 16 MAY 1967¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² CONCERNING MODIFICATION OF THE SCHEDULE TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH SCHEDULE). TOKYO, 25 APRIL 1972

Authentic text of the notes: English.

Authentic texts of the schedule: English, Korean and Japanese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September 1972.

I

KOREAN EMBASSY
TOKYO

April 25, 1972

Excellency,

I have the honour to refer to the consultations which took place in Seoul from August 24 to August 26, 1971, in accordance with articles 12 and 14 of the Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of Japan for air services, signed on May 16, 1967.¹

Pursuant to an agreement reached at the said consultations, I have the honour to propose, on behalf of the Government of the Republic of Korea, that the schedule of the Agreement be replaced by the revised schedule set out in the enclosure to this note.

If the above proposal is acceptable to the Government of Japan, I have further the honour to suggest that this note with its enclosure and Your Excellency's reply in that sense shall be regarded as constituting an agreement between the two Governments in this matter, which will enter into force on the date of Your Excellency's reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

Enclosure :

The revised schedule.

HO LEE
Ambassador

His Excellency Mr. Takeo Fukuda
Minister for Foreign Affairs
Tokyo

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 666, p. 99.

² Came into force on 25 April 1972, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

SCHEDULE

1. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Japan :

- (a) Points in Japan–Pusan–Seoul and points beyond
- (b) Points in Japan–Pusan–Cheju

NOTES :

- (1) The designated airline or airlines of Japan cannot operate to more than six (6) different points beyond on Route (a)
- (2) The designated airline or airlines of Japan can operate to either both Pusan and Seoul or both Pusan and Cheju.

2. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Republic of Korea :

- (a) Points in the Republic of Korea–Tokyo–Honolulu–Los Angeles
- (b) Points in the Republic of Korea–Tokyo–Osaka–Taipei–Hong Kong–Saigon–Bangkok
- (c) Points in the Republic of Korea–Fukuoka

3. The agreed services provided by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall begin at a point in the territory of that Contracting Party, but other points on any of the routes may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

[KOREAN TEXT OF THE SCHEDULE — TEXTE CORÉEN DE L'ANNEXE]

부 록

1. 일본국의 1개 또는 2개 이상의 지정 항공사가 양 방향으로 운항할 노선은 다음과 같다.

(가) 일본국내의 제지점 - 부산 - 서울과 그 이점의 제지점

(나) 일본국내의 제지점 - 부산 - 제주

주 : (1) 일본국의 1개 또는 2개 이상의 지정 항공사는 노선 (가)에서 6개 이상의 상이한 이점 지점을 운항할 수 없다.

(2) 일본국의 1개 또는 2개 이상의 지정 항공사는 서울과 부산 또는 부산과 제주의 어느 하나만을 운항할 수 있다.

2. 대한민국의 1개 또는 2개 이상의 지정 항공사가 양 방향으로 운항할 노선은 다음과 같다.

(가) 대한민국 내의 제지점 - 요요코오 - 호노루루 - 토스안겔레스

(나) 대한민국 내의 제지점 - 요요코오 - 오사카 - 학이제이 -

홍콩 - 사이공 - 방콕

(다) 대한민국 내의 제지점 - 부다오가

3. 일방 계약국의 1개 또는 2개 이상의 지정 항공사에 의하여 제공되는 합의된 업무는, 동 계약국의 영역 내의 1 지점에서 개시되어야 하나, 모든 노선상의 기타 지점은 지정 항공사의 선택에 따라 전부 또는 일부 비행에 생략될 수 있다.

る路線

(a) 大韓国内の地点—東京—ホノルル—ロス・アンジェル
ス

(b) 大韓国内の地点—東京—大阪—台北—香港—サイゴン
—バンコック

(c) 大韓国内の地点—福岡

3 いずれか一方の締約国の一又は二以上の指定航空企業が行
なう協定業務は、その締約国の領域内の一地点を起点とする
ものでなければならぬ。ただし、いずれの路線上の他の地
点も、いずれかの又はすべての飛行にあつて、その指定航
空企業を選択により省略することができる。

[JAPANESE TEXT OF THE SCHEDULE — TEXTE JAPONAIS DE L'ANNEXE]

附表

1 日本国の一又は二以上の指定航空企業が両方向に運営する
路線

(a) 日本国内の地点—釜山—ソウル及び以遠の地点

(b) 日本国内の地点—釜山—濟州

注(1) 日本国の一又は二以上の指定航空企業は、路線(a)において六をこえる異なる以遠の地点に運航することができない。

(2) 日本国の一又は二以上の指定航空企業は、釜山及びソウル又は釜山及び濟州のうちいずれか一方の二地点に運航することができる。

2 大韓民国の一又は二以上の指定航空企業が両方向に運営す

II

Tokyo, April 25, 1972

Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's note of today's date, which reads as follows :

[See note I]

I have the honour to inform Your Excellency that the Government of Japan accepts the above proposal of the Government of the Republic of Korea and to confirm that Your Excellency's note and this reply are regarded as constituting an agreement between the two Governments in this matter, which enters into force on this date.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

TAKEO FUKUDA
Minister for Foreign Affairs

His Excellency Mr. Ho Lee
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Republic of Korea to Japan

[For the English, Japanese and Korean texts of the schedule, which formed an integral part of the Japanese note, see pp. 318, 321 and 319 of this volume — Pour les textes anglais, japonais et coréen de l'annexe, qui forment partie intégrante de la note japonaise, voir p. 318, 321 et 319 du présent volume.]

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 9479. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT JAPONAIS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À TOKYO LE 16 MAI 1967¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² PORTANT MODIFICATION DE L'ANNEXE DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC ANNEXE). TOKYO, 25 AVRIL 1972

Texte authentique des notes : anglais.

Textes authentiques de l'annexe : anglais, coréen et japonais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre 1972.

I

AMBASSADE DE CORÉE
TOKYO

Le 25 avril 1972

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux consultations qui se sont déroulées à Séoul du 24 au 26 août 1971, conformément aux dispositions des articles 12 et 14 de l'Accord entre le Gouvernement japonais et le Gouvernement de la République de Corée relatif aux services aériens, signé le 16 mai 1967¹.

Comme convenu au cours de ces consultations, je propose, au nom du Gouvernement de la République de Corée, que le tableau figurant dans l'Accord soit remplacé par l'annexe ci-jointe.

Si cette proposition rencontre l'agrément du Gouvernement japonais, je propose que la présente note et l'annexe qui y est jointe, ainsi que la réponse favorable que vous nous aurez fait parvenir, soient considérées comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord en la matière, qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veuillez agréer, etc.

Pièce jointe :

Nouvelle annexe.

L'Ambassadeur :

HO LEE

Son Excellence M. Takeo Fukuda
Ministre des affaires étrangères
Tokyo

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 666, p. 99.

² Entré en vigueur le 25 avril 1972, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

ANNEXE

1. Routes qu'exploiteront, dans les deux sens, l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon :

a) Points situés au Japon-Pusan-Séoul et points situés au-delà

b) Points situés au Japon-Pusan-Cheju

NOTES :

1) Sur la route a, l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon ne peuvent desservir plus de six (6) points différents situés au-delà de Séoul

2) L'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon peuvent desservir à la fois soit Pusan et Séoul, soit Pusan et Cheju.

2. Routes qu'exploiteront, dans les deux sens, l'entreprise ou les entreprises désignées par la République de Corée :

a) Points situés en République de Corée-Tokyo-Honolulu-Los Angeles

b) Points situés en République de Corée-Tokyo-Osaka-Taïpeh-Hong-kong-Saïgon-Bangkok

c) Points situés en République de Corée-Fukuoka

3. Les services convenus qu'assureront l'entreprise ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront leur tête de ligne sur le territoire de cette Partie, mais l'entreprise désignée pourra, si elle le désire, ne pas prévoir d'escale en l'un des points susmentionnés pour certains ou pour la totalité des vols.

II

Tokyo, le 25 avril 1972

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

J'informe Votre Excellence que le Gouvernement japonais accepte la proposition du Gouvernement de la République de Corée et qu'il considère la note de Votre Excellence et la présente réponse comme constituant entre les deux Gouvernements un accord en la matière, qui entre en vigueur à compter de ce jour.

Le Ministre des affaires étrangères :

TAKEO FUKUDA

Son Excellence M. Ho Lee
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de la République de Corée au Japon

[Annexe comme sous la note I]

No. 9574. AGREEMENT ON THE RESCUE OF ASTRONAUTS, THE RETURN OF ASTRONAUTS AND THE RETURN OF OBJECTS LAUNCHED INTO OUTER SPACE. OPENED FOR SIGNATURE AT LONDON, MOSCOW AND WASHINGTON ON 22 APRIL 1968¹

N° 9574. ACCORD SUR LE SAUVETAGE DES ASTRONAUTES, LE RETOUR DES ASTRONAUTES ET LA RESTITUTION DES OBJETS LANCÉS DANS L'ESPACE EXTRA-ATMOSPHÉRIQUE. OUVERT À LA SIGNATURE À LONDRES, MOSCOU ET WASHINGTON LE 22 AVRIL 1968¹

RATIFICATION

Instrument deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on:

17 February 1972

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

(With a declaration that the Agreement also applies to *Land Berlin* with effect from the same day as it enters into force for the Federal Republic of Germany.)

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 14 September 1972.

RATIFICATION

Instrument déposé auprès du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le :

17 février 1972

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

(Avec déclaration que l'Accord sera également applicable au *Land de Berlin* à compter du jour de son entrée en vigueur pour la République fédérale d'Allemagne.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 14 septembre 1972.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 672, p. 119; for subsequent actions, see references in Cumulative Index No. 10, as well as annex A in volumes 719, 724, 727, 732, 737, 753, 757, 772, 776, 792, 797, 808, 820 and 823.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 672, p. 119; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans l'Index cumulatif n° 10, ainsi que l'annexe A des volumes 719, 724, 727, 732, 737, 753, 757, 772, 776, 792, 797, 808, 820 et 823.

No. 10823. CONVENTION ON THE NON-APPLICABILITY OF STATUTORY LIMITATIONS TO WAR CRIMES AND CRIMES AGAINST HUMANITY. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 26 NOVEMBER 1968¹

N° 10823. CONVENTION SUR L'IMPRESCRIPTIBILITÉ DES CRIMES DE GUERRE ET DES CRIMES CONTRE L'HUMANITÉ. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 26 NOVEMBRE 1968¹

ACCESSION

Instrument deposited on:
13 September 1972

CUBA

(With effect from 12 December 1972.)

With the following declaration :

ADHÉSION

Instrument déposé le:
13 septembre 1972

CUBA

(Avec effet à compter du 12 décembre 1972.)

Avec la déclaration suivante :

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

« El Gobierno de la República de Cuba declara que las disposiciones del Artículo V y VII de la Convención sobre la Imprescriptibilidad de los Crímenes de Guerra y de los Crímenes de Lesa Humanidad se consideran discriminatorias y contrarias al principio de igualdad de los Estados.»

[TRANSLATION]

The Government of the Republic of Cuba declares that it regards the provisions of articles V and VII of the Convention on the non-applicability of statutory limitations to war crimes and crimes against humanity as discriminatory and contrary to the principle of the equality of States.

[TRADUCTION]

Le Gouvernement de la République de Cuba déclare qu'il considère les dispositions des articles V et VII de la Convention sur l'imprescriptibilité des crimes de guerre et des crimes contre l'humanité comme étant discriminatoires et contraires au principe de l'égalité des Etats.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 754, p. 73, and annex A in volumes 757, 763, 778, 781, 823 and 826.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 754, p. 73, et annexe A des volumes 757, 763, 778, 781, 823 et 826.

No. 11686. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF JAPAN
AND THE GOVERNMENT OF LEBANON FOR AIR SERVICES. SIGNED
AT TOKYO ON 2 JUNE 1967¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² CONCERNING MODIFICATION OF
THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH ANNEX). BEIRUT, 24
JANUARY 1972

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September 1972.

I

RÉPUBLIQUE LIBANAISE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES³

January 24, 1972

Excellency,

I have the honour to refer to the consultations held in Tokyo from July 6 to July 12, 1971, in accordance with article 11 of the Agreement between the Government of the Republic of Lebanon and the Government of Japan for air services signed at Tokyo on June 2, 1967.¹

Pursuant to an agreement reached at the said consultations, I now have the honour to propose, on behalf of the Government of the Republic of Lebanon, that the annex to the Agreement should be replaced by the revised annex set out in the enclosure to this note.

If the above proposal is acceptable to the Government of Japan, it is suggested that this note with its enclosure and Your Excellency's reply in that sense shall be regarded as constituting an agreement between the two Governments in this matter, which shall enter into force on the date of Your Excellency's reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

[Signed]

MAHMOUD HAFEZ
Ambassador, Director of Economic Affairs

His Excellency M. Jiro Inagawa
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of Japan
Beirut

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 819, p. 139.

² Came into force on 24 January 1972, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

³ Lebanese Republic, Ministry of Foreign Affairs.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 11686. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU JAPON ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À TOKYO LE 2 JUIN 1967¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² PORTANT MODIFICATION DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC ANNEXE). BEYROUTH, 24 JANVIER 1972

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre 1972.

I

RÉPUBLIQUE LIBANAISE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Le 24 janvier 1972

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer aux consultations qui ont eu lieu à Tokyo du 6 au 12 juillet 1971, conformément à l'article 11 de l'Accord entre le Gouvernement de la République libanaise et le Gouvernement japonais relatif aux services aériens signé à Tokyo le 2 juin 1967¹.

Comme il a été convenu à l'issue desdites consultations, j'ai l'honneur de proposer, au nom du Gouvernement de la République libanaise, de remplacer l'annexe de l'Accord par l'annexe révisée dont le texte est joint à la présente note.

Si la proposition qui précède rencontre l'agrément du Gouvernement japonais, je propose que la présente note et l'annexe jointe ainsi que la note d'acceptation de Votre Excellence soient considérées comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord en la matière qui entrera en vigueur à la date de la réponse de Votre Excellence.

Veuillez agréer, etc.

L'Ambassadeur, Directeur pour les affaires économiques :

[Signé]

MAHMOUD HAFEZ

Son Excellence M. Jiro Inagawa
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
du Japon
Beyrouth

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 819, p. 139.

² Entré en vigueur le 24 janvier 1972, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

ANNEX

1. Route to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Japan :

Points in Japan—Okinawa—Points on the mainland of China—Taipei—Hong Kong or Manila—Saigon—Phnom Penh—Bangkok—Rangoon—Dacca—Colombo—Calcutta—New Delhi—Bombay—Karachi—Tehran—Beirut—Athens or Istanbul—Rome—Geneva or Zurich—Frankfurt am Main or Dusseldorf—Paris—Amsterdam—London—Points in the United States of America and beyond.

NOTE. Calcutta and Bombay cannot be operated by the same flight in both directions.

2. Route to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Republic of Lebanon :

Beirut—Kuwait—Dhahran, Bahrein and/or Doha—Tehran—Kabul and/or Karachi—Bombay or New Delhi—Calcutta—Rangoon—Bangkok—Saigon, Kuala Lumpur and/or Singapore—Hong Kong—Manila—Taipei—Osaka—Tokyo—Points in the United States of America—seven points in Europe—Beirut.

3. The agreed services provided by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall begin at a point in the territory of that Contracting Party, but other points on the specified route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

II

EMBASSY OF JAPAN

Beirut, January 24, 1972

Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's note of today's date, which reads as follows :

[See note I]

I have the honour to inform Your Excellency that the Government of Japan accepts the above proposal of the Government of the Republic of Lebanon and to confirm that Your Excellency's note and this reply shall be regarded as constituting an agreement between the two Governments in this matter, which enters into force on this date.

ANNEXE

1. Route devant être exploitée dans les deux sens par la société de transports aériens ou les sociétés de transports aériens désignées par le Japon :

Points situés au Japon–Okinawa–Points situés en Chine continentale–Taïpeh–Hong-kong ou Manille–Saïgon–Phnom Penh–Bangkok–Rangoon–Dacca–Colombo–Calcutta–New Delhi–Bombay–Karachi–Téhéran–Beyrouth–Athènes ou Istanbul–Rome–Genève ou Zurich–Francfort-sur-le-Main ou Dusseldorf–Paris–Amsterdam–Londres–Points situés aux Etats-Unis d'Amérique et au-delà.

NOTE. Dans l'un ou l'autre sens, Calcutta et Bombay ne peuvent pas être desservis par le même vol.

2. Route devant être exploitée dans les deux sens par la société de transports aériens ou les sociétés de transports aériens désignées par la République libanaise :

Beyrouth–Koweït–Dhahran–Bahreïn et/ou Doha–Téhéran–Kaboul et/ou Karachi–Bombay ou New Delhi–Calcutta–Rangoon–Bangkok–Saïgon, Kuala Lumpur et/ou Singapour–Hong-kong–Manille–Taïpeh–Osaka–Tokyo–Points situés aux Etats-Unis d'Amérique–sept points situés en Europe–Beyrouth.

3. La société de transports aériens ou les sociétés de transports aériens désignées par chacune des Parties contractantes établiront la tête de ligne des services aériens convenus sur le territoire de ladite Partie contractante, mais pourront supprimer des escales sur la route spécifiée lors de certains vols ou de tous les vols.

II

AMBASSADE DU JAPON

Beyrouth, le 24 janvier 1972

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, dont la teneur la suivante :

[Voir note I]

Le Gouvernement japonais accepte la proposition susmentionnée du Gouvernement de la République libanaise et je confirme que votre note et la présente réponse seront considérées comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord en la matière qui entre en vigueur à la date de la présente réponse.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

[Signed]

JIRO INAGAWA
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of Japan

His Excellency Mahmoud Hafez
Director of Economic Affairs
Ministry of Foreign Affairs

[Annex as under note I]

Veillez agréer, etc.

L'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
du Japon :
[Signé]
JIRO INAGAWA

Son Excellence M. Mahmoud Hafez
Directeur pour les affaires économiques
Ministère des affaires étrangères

[Annexe comme sous la note I]

No. 11687. AGREEMENT BETWEEN THE REPUBLIC OF SINGAPORE AND THE SWISS CONFEDERATION FOR REGULAR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT SINGAPORE ON 28 FEBRUARY 1969¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SINGAPORE, 24 MAY 1971

Authentic text of the notes: English.

Authentic texts of the annex: French and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 13 September 1972.

I

No. 416.4.

The Embassy of Switzerland presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs and, with reference to the negotiations held in Berne from 21st to 23rd October, 1970, between a Swiss Delegation and a Singapore Delegation with the view to modify the annex to the Agreement between the Swiss Confederation and the Republic of Singapore regarding regular air services, signed in Singapore on 28th February, 1969,¹ has the honour to propose, in accordance with article 15, paragraph 2, of the said Agreement, the following :

The annex to the said Agreement regarding regular air services is replaced by the following annex :

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 819, p. 159.

² Came into force on 24 May 1971 by the exchange of the said notes, in accordance with their provisions.

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES I

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités dans les deux directions par l'entreprise désignée par la Suisse :

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>	<i>Colonne 3</i>	<i>Colonne 4</i>
<i>Points de départ :</i>	<i>Points intermédiaires :</i>	<i>Points à Singapour :</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Suisse	Points en Europe, et points en Asie et en Afrique à l'ouest du 60° degré de longitude, Kandahar, Kaboul, Karachi, Lahore, Rawalpindi, Delhi, Bombay, Madras, Calcutta, Colombo, Dacca, Rangoon, Bangkok, Kuala Lumpur	Un point à Singapour	Djakarta, un Point à Bali, deux points en Australie, un point en Nouvelle-Zélande

TABLEAU DE ROUTES II

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités dans les deux directions par l'entreprise désignée par la République de Singapour :

<i>Colonne 1</i>	<i>Colonne 2</i>	<i>Colonne 3</i>	<i>Colonne 4</i>
<i>Points de départ :</i>	<i>Points intermédiaires :</i>	<i>Points en Suisse :</i>	<i>Points au-delà</i>
Points à Singapour	Points en Asie et points en Afrique et en Europe à l'est du 30° degré de longitude, Istanbul, Athènes, Prague, Belgrade, Vienne, Rome et Milan	Un point en Suisse	Francfort, Amsterdam, Paris, Londres, deux points aux Etats-Unis d'Amérique, deux points au Canada

NOTES

1. Tout point ou plusieurs des points sur les routes spécifiées dans les tableaux de routes I et II de l'annexe peuvent, à la convenance de chacune des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux, pourvu que ces vols commencent sur le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise.
2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit de terminer ses services sur le territoire de l'autre Partie contractante.
3. Les points sur n'importe quelle route spécifiée ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre dans lequel ils sont énumérés pourvu que la route utilisée reste raisonnablement directe.

ANNEX

SCHEDULE I

Routes on which air services may be operated in both directions by the designated airline of Switzerland :

<i>Column 1</i> <i>Points of departure :</i>	<i>Column 2</i> <i>Intermediate points :</i>	<i>Column 3</i> <i>Points in Singapore :</i>	<i>Column 4</i> <i>Points beyond :</i>
Points in Switzerland	Points in Europe, and points in Asia and Africa west of the 60th degree longitude, Kandahar, Kabul, Karachi, Lahore, Rawalpindi, Delhi, Bombay, Madras, Calcutta, Colombo, Dacca, Rangoon, Bangkok, Kuala Lumpur	One point in Singapore	Djakarta, one point in Bali, two points in Australia, one point in New Zealand

SCHEDULE II

Routes on which air services may be operated in both directions by the designated airline of the Republic of Singapore :

<i>Column 1</i> <i>Points of departure :</i>	<i>Column 2</i> <i>Intermediate points :</i>	<i>Column 3</i> <i>Points in Switzerland :</i>	<i>Column 4</i> <i>Points beyond :</i>
Points in Singapore	Points in Asia and points in Africa and Europe east of the 30th degree longitude, Istanbul, Athens, Prague, Belgrade, Vienna, Rome and Milan	One point in Switzerland	Frankfurt, Amsterdam, Paris, London, two points in the United States, two points in Canada

NOTES

1 Any or some of the points on the specified routes in schedule I and II of the annex may at the option of the respective designated airline be omitted on any or all flights, provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2 The designated airline of either Contracting Party shall have the right to terminate its service in the territory of the other Contracting Party.

3 Points on any of the specified routes need not necessarily be served in the order in which they are specified, provided that the route flown does not cease to be reasonably direct.

This note and that with the same wording which the Ministry of Foreign Affairs is kindly requested to address to the Embassy will constitute, according to article 15, paragraph 2 of the Agreement regarding regular air services of 28th February, 1969, between the Swiss Confederation and the Republic of Singapore, the formal confirmation of the aforesaid. The concluded modification will enter into force with this exchange of notes.

The Embassy of Switzerland avails itself of this opportunity to renew to the Ministry of Foreign Affairs the assurances of its highest consideration.

Singapore, 24th May, 1971.

Embassy of Switzerland
Singapore

The Ministry of Foreign Affairs
Singapore

II

MFA. 673:261/7/2.

The Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Singapore presents its compliments to the Embassy of Switzerland and has the honour to refer to the Embassy's note of the present date, which reads as follows :

[See note I]

The Ministry of Foreign Affairs confirms that the above proposal is acceptable and that the Embassy's note and this reply shall, in pursuance of article 15, paragraph 2 of the said Agreement, bring the amended annex into force on this date.

The Ministry of Foreign Affairs avails itself of this opportunity to renew to the Embassy of Switzerland the assurances of its highest consideration.

Singapore, 24th May, 1971

Ministry of Foreign Affairs
Singapore

Embassy of Switzerland
Singapore

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 11687. ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LA CONFÉDÉRATION SUISSE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À SINGAPOUR LE 28 FÉVRIER 1969¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ANNEXE DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SINGAPOUR, 24 MAI 1971

Texte authentique des notes : anglais.

Textes authentiques de l'annexe : français et anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 13 septembre 1972.

I

N° 416.4

L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères; elle se réfère aux négociations qui se sont tenues à Berne du 21 au 23 octobre 1970 entre la délégation suisse et la délégation de Singapour afin de modifier l'annexe de l'Accord relatif aux transports aériens réguliers, conclu entre la Confédération suisse et la République de Singapour et signé à Singapour le 28 février 1969¹. Conformément au paragraphe 2 de l'article 15 dudit Accord, elle a l'honneur de faire la proposition suivante :

L'annexe dudit Accord relatif aux services aériens réguliers est remplacée par l'annexe suivante :

[Voir page 335 pour le texte authentique français de l'annexe]

La présente note ainsi que celle que le Ministre des affaires étrangères est prié d'adresser dans les mêmes termes à l'Ambassade constitueront, conformément au paragraphe 2 de l'article 15 de l'Accord relatif aux transports aériens réguliers conclu le 28 février 1969 entre la Confédération suisse et la République de Singapour, la confirmation officielle des dispositions ci-dessus. La modification convenue entrera en vigueur au moment du présent échange de notes.

L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion, etc.

Singapour, le 24 mai 1971.

Ambassade de Suisse
Singapour

Ministère des affaires étrangères
Singapour

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 819, p. 159.

² Entré en vigueur le 24 mai 1971 par l'échange desdites notes, conformément à leurs dispositions.

II

MFA. 673:261/7/2

Le Ministre des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur de se référer à la note de l'Ambassade datée de ce jour, dont le texte suit :

[Voir note I]

Le Ministre des affaires étrangères confirme que la proposition ci-dessus est acceptable et que, conformément au paragraphe 2 de l'article 15 dudit Accord, la note de l'Ambassade ainsi que la présente réponse donneront effet à ce jour à l'annexe modifiée.

Le Ministre des affaires étrangères saisit cette occasion, etc.
Singapour, le 24 mai 1971.

Ministère des affaires étrangères
Singapour

Ambassade de Suisse
Singapour

No. 11818. FOURTH INTERNATIONAL TIN AGREEMENT. OPENED FOR SIGNATURE AT LONDON FROM 1 JULY 1970 TO 29 JANUARY 1971¹

N° 11818. QUATRIÈME ACCORD INTERNATIONAL SUR L'ÉTAIN. OUVERT À LA SIGNATURE À LONDRES DU 1^{er} JUILLET 1970 AU 29 JANVIER 1971 INCLUS¹

ACCEPTANCE

Instrument deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on:

24 March 1972

NETHERLANDS

(For the Kingdom in Europe, Surinam and the Netherlands Antilles.)

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 14 September 1972.

ACCEPTATION

Instrument déposé auprès du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le:

24 mars 1972

PAYS-BAS

(Pour le Royaume en Europe, le Surinam et les Antilles néerlandaises.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 14 septembre 1972.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 824, p. 229.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 824, p. 229.

*INTERNATIONAL LABOUR
ORGANISATION*

Ratifications by the States listed below regarding the following two Conventions were registered with the Director-General of the International Labour Office on the dates indicated.

*ORGANISATION
INTERNATIONALE DU TRAVAIL*

Les ratifications des Etats énumérés ci-après concernant les deux Conventions suivantes ont été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail aux dates indiquées.

No. 4704. CONVENTION (No. 106) CONCERNING WEEKLY REST IN COMMERCE AND OFFICES. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FORTIETH SESSION, GENEVA, 26 JUNE 1957¹

N° 4704. CONVENTION (N° 106) CONCERNANT LE REPOS HEBDOMADAIRE DANS LE COMMERCE ET LES BUREAUX. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA QUARANTIÈME SESSION, GENÈVE, 26 JUIN 1957¹

23 August 1972

RATIFICATION by INDONESIA

(To take effect on 23 August 1973.)

23 août 1972

RATIFICATION de l'INDONÉSIE

(Pour prendre effet le 23 août 1973.)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 325, p. 279; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 10, as well as annex A in volumes 783, 801 and 833.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 325, p. 279; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 10, ainsi que l'annexe A des volumes 783, 801 et 833.

No. 8873. CONVENTION (No. 124) CONCERNING MEDICAL EXAMINATION OF YOUNG PERSONS FOR FITNESS FOR EMPLOYMENT UNDERGROUND IN MINES. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FORTY-NINTH SESSION, GENEVA, 23 JUNE 1965¹

N° 8873. CONVENTION (N° 124) CONCERNANT L'EXAMEN MÉDICAL D'APTITUDE DES ADOLESCENTS À L'EMPLOI AUX TRAVAUX SOUTERRAINS DANS LES MINES. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA QUARANTE-NEUVIÈME SESSION, GENÈVE, 23 JUIN 1965¹

18 August 1972

RATIFICATION by the SYRIAN ARAB REPUBLIC

(To take effect on 18 August 1973).

Certified statements were registered by the International Labour Organisation on 15 September 1972.

18 août 1972

RATIFICATION de la RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE

(Pour prendre effet le 18 août 1973.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation internationale du Travail le 15 septembre 1972.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 614, p. 239; for subsequent actions, see references in Cumulative Index No. 10, as well as annex A in volumes 711, 724, 738, 751, 763, 783, 796, 802 and 807.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 614, p. 239; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans l'Index cumulatif n° 10, ainsi que l'annexe A des volumes 711, 724, 738, 751, 763, 783, 796, 802 et 807.