

Treaty Series

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

Recueil des Traités

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

Copyright © United Nations 1996
All rights reserved
Manufactured in the United States of America

Copyright © Nations Unies 1996
Tous droits réservés
Imprimé aux Etats-Unis d'Amérique



Treaty Series

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

VOLUME 1478

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, 1996

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

VOLUME 1478	1987	I. Nos. 25172-25197 II. No. 970
--------------------	-------------	--

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 11 August 1987 to 17 August 1987*

	<i>Page</i>
No. 25172. Spain and Thailand: Agreement on economic and industrial co-operation. Signed at Bangkok on 12 December 1986	3
No. 25173. International Fund for Agricultural Development and Egypt: Loan Agreement— <i>West Beheira Rural Settlement Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 10 December 1980	15
No. 25174. International Fund for Agricultural Development and Lao People's Democratic Republic: Financing Agreement— <i>Agricultural Production Support Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 11 January 1984	17
No. 25175. International Fund for Agricultural Development and Tunisia: Loan Agreement— <i>Sidi Bouzid Irrigation Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 31 January 1984	19
No. 25176. International Fund for Agricultural Development and Turkey: Loan Agreement— <i>Agricultural Extension and Applied Research Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 16 May 1984	21
No. 25177. International Fund for Agricultural Development and China: Loan Agreement— <i>Rural Credit Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 25 October 1984	23

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

VOLUME 1478

1987

**I. N° 25172-25197
II. N° 970**

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traité et accords internationaux
enregistrés du 11 août 1987 au 17 août 1987*

	<i>Pages</i>
N° 25172. Espagne et Thaïlande :	
Accord relatif à la coopération économique et industrielle. Signé à Bangkok le 12 décembre 1986	3
N° 25173. Fonds international de développement agricole et Égypte :	
Accord de prêt — <i>Projet relatif à la colonisation rurale dans l'ouest de Beheira</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 10 décembre 1980	15
N° 25174. Fonds international de développement agricole et République démocratique populaire lao :	
Accord de financement — <i>Projet de soutien à la production agricole</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 11 janvier 1984	17
N° 25175. Fonds international de développement agricole et Tunisie :	
Accord de prêt — <i>Projet d'irrigation de Sidi Bouzid</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 31 janvier 1984	19
N° 25176. Fonds international de développement agricole et Turquie :	
Accord de prêt — <i>Projet relatif à la vulgarisation et à la recherche appliquée dans le domaine agricole</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 16 mai 1984	21
N° 25177. Fonds international de développement agricole et Chine :	
Accord de prêt — <i>Projet de crédit rural</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 25 octobre 1984	23

	<i>Page</i>
No. 25178. International Fund for Agricultural Development and Zaire:	
Loan Agreement— <i>Lulua Agricultural Development Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 16 April 1985.....	25
No. 25179. International Fund for Agricultural Development and Guinea:	
Loan Agreement— <i>Gueckedou Agricultural Development Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 26 September 1985	27
No. 25180. International Fund for Agricultural Development and Sri Lanka:	
Loan Agreement— <i>Kegalle Rural Development Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 27 January 1986	29
No. 25181. International Fund for Agricultural Development and Bhutan:	
Loan Agreement— <i>Tashigang and Mongar Area Development Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 17 March 1986	31
No. 25182. International Fund for Agricultural Development and Central African Republic:	
Loan Agreement— <i>National Livestock Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 20 June 1986	33
No. 25183. International Fund for Agricultural Development and Kenya:	
Loan Agreement— <i>Animal Health Services Rehabilitation Programme</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 21 July 1986.....	35
No. 25184. International Fund for Agricultural Development and Mauritania:	
Financing Agreement— <i>Agricultural Rehabilitation Programme</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 29 July 1986.....	37
No. 25185. International Fund for Agricultural Development and Lesotho:	
Loan Agreement— <i>Local Initiative Support Project</i> (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 11 December 1986.....	39

	Pages
N° 25178. Fonds international de développement agricole et Zaïre :	
Accord de prêt — <i>Projet de développement agricole de Lulua</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 16 avril 1985	25
N° 25179. Fonds international de développement agricole et Guinée :	
Accord de prêt — <i>Projet relatif au développement agricole de la région de Gueckedou</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 26 septembre 1985	27
N° 25180. Fonds international de développement agricole et Sri Lanka :	
Accord de prêt — <i>Projet relatif au développement rural de Kegalle</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 27 janvier 1986	29
N° 25181. Fonds international de développement agricole et Bhoutan :	
Accord de prêt — <i>Projet relatif au développement des régions de Tashigang et de Mongar</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 17 mars 1986	31
N° 25182. Fonds international de développement agricole et République centrafricaine :	
Accord de prêt — <i>Projet relatif à l'élevage au plan national</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 20 juin 1986	33
N° 25183. Fonds international de développement agricole et Kenya :	
Accord de prêt — <i>Programme relatif à la réorganisation des services vétérinaires</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 21 juillet 1986	35
N° 25184. Fonds international de développement agricole et Mauritanie :	
Accord de financement — <i>Programme de redressement agricole</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 29 juillet 1986	37
N° 25185. Fonds international de développement agricole et Lesotho :	
Accord de prêt — <i>Projet de soutien aux initiatives locales</i> (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 11 décembre 1986	39

	Page
No. 25186. Federal Republic of Germany and Bolivia:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at La Paz on 15 November 1968	
Additional Protocol to the above-mentioned Agreement. Signed at La Paz on 27 February 1975	41
No. 25187. Federal Republic of Germany and Sri Lanka:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Colombo on 24 July 1973	87
No. 25188. Federal Republic of Germany and Zaire:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Bonn on 14 June 1976	123
No. 25189. Federal Republic of Germany and Italy:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Rome on 28 January 1977	149
No. 25190. Federal Republic of Germany and Seychelles :	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with memorandum of understanding of 1 September 1979). Signed at Victoria, Mahé, on 27 February 1981.....	183
No. 25191. Barbados and Belgium:	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with routes schedule). Signed at Bridgetown on 20 February 1973	213
No. 25192. Pakistan and Sudan:	
Agreement relating to air services (with routes schedule). Signed at Khartoum on 23 February 1975	229
No. 25193. Jordan and Cyprus:	
Agreement on commercial scheduled air transport (with annex). Signed at Amman on 28 April 1976.....	247
No. 25194. Netherlands and United Republic of Tanzania:	
Air Services Agreement (with annex). Signed at Dar es Salaam on 3 February 1979	261
No. 25195. Netherlands and Nigeria:	
Bilateral Air Services Agreement (with annex). Signed at The Hague on 26 January 1983	281
No. 25196. United Nations (Economic Commission for Latin America) and Uruguay:	
Convention concerning the establishment in Montevideo of an office of the Economic Commission for Latin America. Signed at Montevideo on 27 December 1982	301

	Pages
N° 25186. République fédérale d'Allemagne et Bolivie :	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à La Paz le 15 novembre 1968	
Protocole additionnel à l'Accord susmentionné. Signé à La Paz le 27 février 1975	41
N° 25187. République fédérale d'Allemagne et Sri Lanka :	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à Colombo le 24 juillet 1973.....	87
N° 25188. République fédérale d'Allemagne et Zaïre :	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à Bonn le 14 juin 1976.....	123
N° 25189. République fédérale d'Allemagne et Italie :	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à Rome le 28 janvier 1977	149
N° 25190. République fédérale d'Allemagne et Seychelles :	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec mémorandum d'accord du 1 ^{er} septembre 1979). Signé à Victoria, Mahé, le 27 février 1981.....	183
N° 25191. Barbade et Belgique :	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec tableau des routes). Signé à Bridgetown le 20 février 1973	213
N° 25192. Pakistan et Soudan :	
Accord relatif aux services aériens (avec tableau des routes). Signé à Khartoum le 23 février 1975	229
N° 25193. Jordanie et Chypre :	
Accord relatif au transport aérien régulier (avec annexe). Signé à Amman le 28 avril 1976	247
N° 25194. Pays-Bas et République-Unie de Tanzanie :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Dar es-Salam le 3 février 1979	261
N° 25195. Pays-Bas et Nigéria :	
Accord bilatéral relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à La Haye le 26 janvier 1983	281
N° 25196. Organisation des Nations Unies (Commission économique pour l'Amérique latine) et Uruguay :	
Convention relative à la création à Montevideo d'un bureau de la Commission économique pour l'Amérique latine. Signée à Montevideo le 27 décembre 1982	301

No. 25197. Singapore and Ireland:

- Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 20 February 1981 309

11

*Treaties and international agreements
filed and recorded from 23 July 1987 to 17 August 1987*

No. 970. International Fund for Agricultural Development and Organization of African Unity:

- Technical Assistance Financing Agreement—*Food Grains Research and Development Program—Farming System Research*. Signed at Rome on 6 June 1987 331

ANNEX A. Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations

No. 13222. Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Republic of Tanzania for air services between and beyond their respective territories. Signed at Dar es Salaam on 23 May 1969:

- Termination (*Note by the Secretariat*) 334

No. 14668. International Covenant on Civil and Political Rights. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 16 December 1966:

- Notification by Peru under article 4 (3) 335

No. 14861. International Convention on the Suppression and Punishment of the Crime of Apartheid. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 30 November 1973:

- Accession by Yemen 337

No. 15788. Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Togo. Signed at Bonn on 27 May 1971:

- Exchange of notes constituting an agreement relating to the above-mentioned Agreement. Lomé, 12 August and 29 November 1983 342

No. 21931. International Convention against the taking of hostages. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 17 December 1979:

- Accession by Denmark 344

Pages

N° 25197. Singapour et Irlande :

- Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Singapour le 20 février 1981 309

II

*Traités et accords internationaux
classés et inscrits au répertoire du 23 juillet 1987 au 17 août 1987*

N° 970. Fonds international de développement agricole et Organisation de l'unité africaine :

- Accord de financement d'assistance technique — *Programme de recherche et de développement portant sur les céréales alimentaires — Recherche sur les systèmes d'exploitation agricole*. Signé à Rome le 6 juin 1987 331

ANNEXE A. Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies

N° 13222. Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie relatif aux services aériens entre leurs territoires des deux pays et au-delà. Signé à Dar es-Salam le 23 mai 1969 :

- Abrogation (*Note du Secrétariat*) 334

N° 14668. Pacte international relatif aux droits civils et politiques. Adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies le 16 décembre 1966 :

- Notification du Pérou en vertu du paragraphe 3 de l'article 4 335

N° 14861. Convention internationale sur l'élimination et la répression du crime d'*apartheid*. Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 30 novembre 1973 :

- Adhésion du Yémen 337

N° 15788. Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République togolaise relatif au transport aérien. Signé à Bonn le 27 mai 1971 :

- Échange de notes constituant un accord relatif à l'Accord susmentionné. Lomé, 12 août et 29 novembre 1983 338

N° 21931. Convention internationale contre la prise d'otages. Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 17 décembre 1979 :

- Adhésion du Danemark 344

	<i>Page</i>
No. 23432. Constitution of the United Nations Industrial Development Organization. Concluded at Vienna on 8 April 1979:	
Accession by Vanuatu	345
No. 24237. International Wheat Agreement, 1986:	
(a) Wheat Trade Convention, 1986. Concluded at London on 14 March 1986:	
Ratification by Ecuador	346
No. 24604. International Cocoa Agreement, 1986. Concluded at Geneva on 25 July 1986:	
Accession by Ecuador	347

	<i>Pages</i>
N° 23432. Acte constitutif de l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel. Conclu à Vienne le 8 avril 1979 :	
Adhésion de Vanuatu	345
N° 24237. Accord international sur le blé de 1986 :	
a) Convention sur le commerce du blé de 1986. Conclue à Londres le 14 mars 1986 :	
Ratification de l'Équateur	346
N° 24604. Accord international de 1986 sur le cacao. Conclu à Genève le 25 juillet 1986 :	
Adhésion de l'Équateur	347

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. 859, p. VIII).

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. 859, p. IX).

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 11 August 1987 to 17 August 1987

Nos. 25172 to 25197

Traité et accords internationaux

enregistrés

du 11 août 1987 au 17 août 1987

N° 25172 à 25197

No. 25172

**SPAIN
and
THAILAND**

**Agreement on economic and industrial co-operation. Signed
at Bangkok on 12 December 1986**

*Authentic texts: Spanish, Thai and English.
Registered by Spain on 11 August 1987.*

**ESPAGNE
et
THAÏLANDE**

**Accord relatif à la coopération économique et industrielle.
Signé à Bangkok le 12 décembre 1986**

*Textes authentiques : espagnol, thaï et anglais.
Enregistré par l'Espagne le 11 août 1987.*

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DEL REINO DE TAILANDIA SOBRE COOPERACIÓN ECONÓMICA E INDUSTRIAL

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Tailandia,

Conscientes de los vínculos de amistad existentes entre ambos países y deseosos de desarrollar aún más sus relaciones económicas e industriales, basadas en la igualdad y provecho mutuo, y

Considerando que los convenios económicos a largo plazo son útiles para asegurar una cooperación estable,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. Las Partes contratantes seguirán desarrollando y fomentando la cooperación económica e industrial entre los dos países y con ese fin favorecerán en lo que fuere posible dicha cooperación entre los organismos gubernamentales competentes y las empresas privadas de España y Tailandia, sobre la base de la igualdad y el provecho mutuo y de conformidad con las leyes y reglamentos de cada país.

Artículo 2. Las Partes contratantes, de acuerdo con las necesidades y oportunidades de cooperación económica e industrial entre los dos países, determinarán los sectores que consideraren más adecuados para ampliar e intensificar esa cooperación, y facilitarán la cooperación entre los competentes organismos gubernamentales y empresas privadas de España y Tailandia.

Artículo 3. La cooperación a que se refiere este Convenio podría darse en los siguientes campos:

- Proyecto y construcción de nuevas instalaciones industriales, así como ampliación y transformación técnica de las empresas ya existentes;
- Inversiones conjuntas para la producción de bienes tanto de capital como de consumo;
- Incremento de la cooperación comercial;
- Compra y venta de licencias, patentes, planes y procesos de producción, así como intercambio de información técnica;
- Cooperación para la formulación y ejecución de proyectos industriales y de desarrollo en terceros países, en particular suministros de maquinaria, equipo y servicios;
- Otros campos de cooperación que se convinieren de mutuo acuerdo.

Artículo 4. Las Partes contratantes estimularán la firma de acuerdos y contratos entre los organismos gubernamentales y las empresas privadas de los dos países.

Artículo 5. Reconociendo la importancia de financiar el ulterior desarrollo de relaciones económicas, las Partes contratantes apoyarán la concesión de trato

financiero favorable, con arreglo a las leyes y reglamentos de cada país, al objeto de llevar a cabo proyectos de cooperación al amparo del presente Convenio.

Artículo 6. Las Partes contratantes se informarán recíprocamente en la forma apropiada sobre posibles proyectos de cooperación y su realización. De igual modo, contribuirán a mejorar el intercambio de información de interés para la cooperación dentro del presente Convenio.

Artículo 7. Las Partes contratantes apoyarán y facilitarán la organización y celebración de actos como exposiciones, simposios y reuniones técnicas, con el fin de fomentar la cooperación económica e industrial entre los dos países.

Artículo 8. Una Comisión mixta, compuesta de representantes de ambas Partes contratantes, se reunirá periódicamente, haciéndolo alternativamente en los territorios de las dos Partes contratantes, con el fin de facilitar la puesta en práctica de la cooperación prevista en el presente Convenio y examinar su desarrollo, así como estudiar y recomendar a sus respectivos Gobiernos métodos para ampliar y mejorar dicha cooperación.

La Comisión mixta podrá crear los grupos de trabajo que estime necesarios.

Los representantes de compañías, grupos económicos o financieros y empresas interesadas podrán, con sujeción a la aprobación mutua de las Partes contratantes, participar en las tareas de la Comisión mixta así como en los grupos de trabajo.

Artículo 9. El presente Convenio entrará en vigor en la fecha en que las Partes contratantes se hayan notificado recíprocamente que se han cumplido sus requisitos internos para la entrada en vigor, y se mantendrá válido durante cinco años a partir de esa entrada en vigor. Se prorrogará luego automáticamente por otros períodos, de cinco años de duración cada uno de ellos, a menos que se dé por terminado mediante notificación escrita de una de las Partes contratantes a la otra, siendo efectiva dicha terminación a los seis meses de la fecha de su notificación.

La terminación del presente Convenio no afectará al cumplimiento de contratos y acuerdos concertados pero no completados durante el periodo de validez de este convenio.

EN PRUEBA DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, firman el presente acuerdo.

DADO en Bangkok, el 12 de Diciembre de 1986 en dos ejemplares originales, uno en español, otro en tailandés y otro en inglés, siendo los tres textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno
del Reino de España:

[Signed — Signé]

CARLOS REPARAZ MADINAVEITIA
EmbaJador Extraordinario
y Plenipotenciario en Tailandia

Por el Gobierno
del Reino de Tailandia:

[Signed — Signé]

Mariscal del Aire SIDDHI SAVETSILA
Ministro de Asuntos Exteriores

[THAI TEXT — TEXTE THAÏ]

คุณธรรมตกลง

ระหว่าง

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสเปน

กับ

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเยอรมัน

ว่าด้วยความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสเปนและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเยอรมัน

โดยด้านนึงถึงความสัมพันธ์นี้มีต่อ ระหว่างประเทศทั้งสองและด้วยความ
บริหารงานที่จะสนับสนุนความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมระหว่างกันให้แน่นแฟ้น
ยิ่งขึ้นบนพื้นฐานแห่งความเท่าเทียมและผลประโยชน์ร่วมกัน และ

โดยตระหนักรว่างความตกลงด้านเศรษฐกิจจะขยายเป็นประจำอยู่นั้นยังที่จะ
ประทับความร่วมมืออย่างมีเสถียรภาพ

ดังตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1

ภาคผู้นำสัมझາจะสนับสนุนและส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและ
อุตสาหกรรมระหว่างประเทศทั้งสองประเทศ และเพื่อต่อยอดนี้ และเพื่อต่อยอดนี้ จะพยายามยกระดับ
ความตกลงให้มีมาตรฐานเดียวกันที่จะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะร่วมมือ เช่นว่าด้วย
ที่มีมาตรฐานเดียวกันและวิสาหกิจเอกชนของสเปนและเยอรมันพื้นฐานแห่งความเท่าเทียมและ
ผลประโยชน์ร่วมกัน และจะพยายามลดลงกับภาระหมายและรายรับของบ้านเมืองแต่ละประเทศ
และการซื้อขายที่จะต้องดำเนินการในส่วนที่ต้องการจะดำเนินการ

ข้อ 2

ภาคผู้นำสัมझາจะสนับสนุนการดำเนินการที่เห็นว่าเหมาะสมสมที่สุดที่จะขยาย
และเพิ่มสูงความร่วมมือดังกล่าว โดยสอดคล้องกับความประสงค์และเจตนาการ
ร่วมมือทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมระหว่างประเทศทั้งสอง และจะพยายามยกระดับ
และการร่วมมือระหว่างหน่วยราชการที่มีอำนาจและวิสาหกิจเอกชนของสเปนและเยอรมัน

ข้อ ๓

ความร่วมมือภายใต้ความตกลงนี้อาจมีขั้นสาขาต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- การออกแบบและการสร้างอุปกรณ์ทางอุตสาหกรรมใหม่ ตลอดจนการขยายและการปรับเปลี่ยนทางเทคโนโลยีด้านการท่องเที่ยวแล้ว
 - การลงทุนร่วมเพื่อผลิตสินค้าทุนและสินค้าอุปกรณ์ชิ้นเดียว
 - การเพิ่มขุนความร่วมมือทางการค้า
 - การซื้อขายและจ้างทำอยู่ในประเทศไทย สำหรับ แบบและขบวนการผลิต
- ตลอดจนการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางวิชาการ
- ความร่วมมือในการร่างและการดำเนินการตามมาตรการอุตสาหกรรมและการพัฒนาประเทศที่สาม รวมถึงการจัดหาเครื่องจักรอุปกรณ์ และบริการฯลฯ
 - ความร่วมมือด้านอื่น ๆ ตามที่จะตกลงร่วมกัน

ข้อ ๔

ภาตผู้นำสัญญาจะสนับสนุนการลงนามในข้อตกลงและสัญญาระหว่างหน่วยราชการและวิสาหกิจเอกชนของประเทศทั้งสอง

ข้อ ๕

โดยยอมรับความสำคัญของการเจรจาหารือทางวิธีการที่ดีระหว่างประเทศทั้งสองฝ่าย ภาคีผู้นำสัญญาจะสนับสนุนให้มีการประชุมติดตันประจำเดือน ใช้ชื่อ “ศูนย์กลางความมั่นคงและระบบอาชญากรรม” ในการประชุมติดตันประจำเดือน ใช้ชื่อ “ศูนย์กลางความมั่นคงและระบบอาชญากรรม” แต่ต้องระบุให้ชัดเจนว่าได้มีการหมายเหตุไว้ในรายละเอียดของการประชุมทั้งสองฝ่ายด้วยว่าจะดำเนินการในครั้งนี้

ข้อ ๖

ภาตผู้นำสัญญาแต่ละฝ่ายจะแจ้งให้ฝ่ายอื่นทราบด้วยวิธีการที่เหมาะสม สำหรับการความร่วมมือที่เขียนเป็นตัว และการดำเนินการตามมาตรการนี้ บนภาระของ เหตุวัสดุ ภาตผู้นำสัญญาจะช่วยสนับสนุนการปรับปรุงการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางวิชาการที่เป็นประโยชน์สำหรับความร่วมมือภายใต้ความตกลงนี้

ข้อ ๗

ภาคีผู้นำสัมภារะสนับสนุนและยินดีความสอดคล้องเกี่ยวกับการเจรจาต่อรองและการจัดตั้งกรอบฯลฯ เช่น การแสดงนิทรรศการ การยอภินิหาร และการประชุมทางวิชาการเพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตระหว่างประเทศทั้งสอง

ข้อ ๘

คณะกรรมการร่วม ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนของภาคีผู้นำสัมภาระสองฝ่ายจะบรรบุกันเป็นครั้งคราวและสัมบักห์บุญบรรเทาของภาคีทั้งสอง เพื่อยอดตามความสอดคล้องการดำเนินการและหน่วยงานการพัฒนาความร่วมมือภายใต้ความตกลงปัจจุบัน ตลอดจนเพื่อพิจารณาและเสนอแนะวิธีการเพื่อการขยายและปรับปรุงความร่วมมือดังกล่าวต่อไป

คณะกรรมการร่วมอาจแต่งตั้งคณะกรรมการต่าง ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็น

ผู้แทนของบริษัท กลุ่มเศรษฐกิจหรือการเงินและวิสาหกิจที่สนใจจะเข้าร่วมในการทำงานของคณะกรรมการร่วมตลอดระยะเวลาที่ต้องความยินยอมร่วมกัน ของภาคีผู้นำสัมภาระ

ข้อ ๙

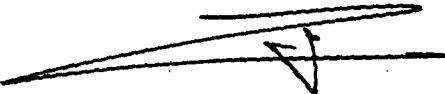
ความตกลงนี้จะมีผลบังคับใช้จนกว่าที่ภาคีผู้นำสัมภาระแต่ละฝ่ายได้แจ้งให้บังคับใช้หนึ่งทรายว่าได้มีการดำเนินการตามกระบวนการภายในเพื่อที่ความตกลงนี้จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันเดียว และจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันเดียวเป็นเวลา ๕ ปี นับจากวันที่มีผลบังคับใช้ นับจากนั้นความตกลงนี้จะต้องยกยุตออกโดยที่ต้องได้รับความยินยอมจากทั้งสองฝ่าย ก่อนจะยกยุตโดยภาคีผู้นำสัมภาระถ้าหากที่ต้องการจะยกยุตออกโดยทันที ไม่ต้องแจ้งหนึ่งทรายก็ได้ แต่ต้องแจ้งหนึ่งเดือนก่อนที่จะยกยุตโดยทันที

การสื้นสุดของความตกลงนี้จะมีผลเมื่อครบ ๖ เดือนนับจากวันที่ได้มีการแจ้งบอกเลิก และบังคับใช้ตั้งแต่วันเดียวเป็นต้นไป ๕ ปี นับจากวันที่มีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันเดียว

เพื่อเป็นหมายเหตุการนี้ ผู้ลงนามข้างหน้าปฏิรับการมอบอำนาจต่อรองให้ภาคีผู้นำสัมภาระและบังคับใช้ตั้งแต่วันเดียวเป็นต้นไป ๕ ปี นับจากวันที่มีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันเดียว

ນາ ຕ. ກູງເທິງ ເມື່ອວັນທີ 12 ເດືອນນັ້ນວາຄມ ລົບສົດກາຮາຈ 1986
 ຄຸກັນເປັນສອງຂັບນັບ ເປັນພາກສະເປັນ ຊາຍ ແລະ ຍັງການ ແຕ່ລະພາກສາເປັນພັກງານແຫ່ງຊັງ
 ເຖິງເຮືອມກັນ

ສາທິປະໄຕຮາລແຫ່ງຊາຍພາກສະເປັນ ; ສາທິປະໄຕຮາລແຫ່ງຊາຍພາກສະເປັນ

 ນລອກກາສເກ

(ດາວໂຫຼດ ເຮປາຣາຊ ມາດີນາເວົ້ມເຕີຍ)

(ສິ້ນທີ ເສົວທະລິກາ)

ເອກີ້ມຮຽນຮາມຫຼຸດວິສາມັດຍຸ້ມື້ອານາຈາຕິມ ຮັນມານທີ່ວ່າກາງກະຍາຍຫວັງການທ່ານປະເທດ

ປະຈາປປະເທດຫຍ

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SPAIN ON ECONOMIC AND INDUSTRIAL COOPERATION

The Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of Spain,

Aware of the ties of friendship existing between both Countries and desirous to develop their economic and industrial relations even further, based on equality and mutual benefit, and

Deeming that long-term economic agreements are useful in order to assure stable cooperation,

Have agreed as follows:

Article 1. The Contracting Parties shall continue to develop and promote economic and industrial cooperation between the two Countries, and for this purpose shall facilitate insofar as may be possible such cooperation between the competent government agencies and private enterprises of Spain and Thailand, on the basis of equality and mutual benefit and in conformity with the laws and regulations of each Country.

Article 2. The Contracting Parties shall determine, in accordance with the needs and opportunities for economic and industrial cooperation between the two Countries, the sectors that they may consider most appropriate for broadening and deepening such cooperation, and shall facilitate cooperation between the competent Spanish and Thai Government agencies and private enterprises.

Article 3. The cooperation under this Agreement may be in the following fields:

- The design and building of new industrial facilities, as well as the enlarging and technical transformation of already existing enterprises;
- Joint investment to produce capital as well as consumer goods;
- An increase in trade cooperation;
- The purchase and sale of licences, patents, designs and production processes, as well as technical information exchanges;
- Cooperation in the drawing up and carrying out of industrial and development projects in third Countries, including supplies of machinery, equipment and services;
- Other fields of cooperation that may be mutually agreed upon.

Article 4. The Contracting Parties shall encourage the signing of arrangements and contracts between the government agencies and private enterprises of the two Countries.

¹ Came into force on 9 June 1987, the date on which the Contracting Parties had notified each other (on 26 December 1986 and 9 June 1987) of the fulfillment of their domestic requirements, in accordance with article 9.

Article 5. Acknowledging the importance of financing for the subsequent development of economic relations, the Contracting Parties shall support the granting of favourable financial treatment, pursuant to the laws and regulations of each Country, with a view to implementing cooperation projects under this Agreement.

Article 6. The Contracting Parties shall reciprocally inform each other in an appropriate manner regarding possible cooperation projects and their implementation. Likewise, they shall contribute to improving the exchange of information of interest for cooperation under this Agreement.

Article 7. The Contracting Parties shall support and facilitate the organization and holding of any functions such as exhibitions, symposia and technical meetings, to promote economic and industrial cooperation between the two Countries.

Article 8. A Joint Commission, composed of representatives of both Contracting Parties, shall meet periodically and alternately in the territories of the two Contracting Parties, in order to facilitate the implementation of and review the development of the cooperation under the present Agreement as well as to consider and recommend to their respective Governments methods for expanding and improving such cooperation.

The Joint Commission may establish working groups as deemed necessary.

Representatives of companies, economic or financial groups and enterprises interested may, subject to the mutual approval of the Contracting Parties, participate in the works of the Joint Commission as well as in the working groups.

Article 9. This Agreement shall enter into force on the date the Contracting Parties have notified each other that their domestic requirements for such entry into force have been fulfilled, and shall remain valid for five years as from its entry into force. It shall thereafter be automatically extended for another period of five years each unless terminated upon written notification by one of the Contracting Parties to the other, the termination being effective six months after the date of notification.

The termination of this Agreement shall not affect the implementation of contracts and arrangements concluded but not completed during the period of validity of this Agreement.

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

DONE at Bangkok on the 12th day of December 1986, in duplicate in the Thai, Spanish and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Government
of the Kingdom of Thailand:

[Signed]

Air Chief Marshall SIDDHI SAVETSILA
Minister of Foreign Affairs

For the Government
of the Kingdom of Spain:

[Signed]

CARLOS REPARAZ MADINAVEITIA
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary to Thailand

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF À LA COOPÉRATION ÉCONOMIQUE ET INDUSTRIELLE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME D'ESPAGNE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE

Le Gouvernement du Royaume d'Espagne et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande,

Conscients des liens d'amitié existant entre les deux pays et désireux de développer davantage leurs relations économiques et industrielles,

Considérant que les accords économiques à long terme contribuent utilement à assurer une coopération stable,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Les Parties contractantes continuent de développer et d'encourager la coopération économique et industrielle entre les deux pays et, à cette fin, favorisent autant que possible ces formes de coopération entre les organismes gouvernementaux compétents et les entreprises privées espagnoles et thaïlandaises, sur la base de l'égalité et de l'intérêt mutuel et conformément aux lois et règlements en vigueur dans chaque pays.

Article 2. Les Parties contractantes déterminent, conformément aux besoins et possibilités de coopération économique et industrielle entre les deux pays, les secteurs qui leur paraissent se prêter le mieux à un élargissement et à une intensification de cette coopération et facilitent la coopération entre les organismes gouvernementaux compétents et les entreprises privées espagnoles et thaïlandaises.

Article 3. La coopération visée dans le présent Accord peut s'exercer dans les domaines suivants :

- Etablissement de projets et construction de nouvelles installations industrielles, ainsi que l'expansion et la transformation des techniques des entreprises existantes;
- Investissements conjoints pour la production de biens d'équipement ou de consommation;
- Augmentation de la coopération commerciale;
- Achats et ventes de licences, brevets, plans et procédés de fabrication, ainsi qu'échanges d'informations techniques;
- Collaboration pour l'élaboration et l'exécution de projets industriels et de développement dans des pays tiers, et notamment fourniture de machines, équipements et services;
- D'autres formes de coopération convenues comme un accord.

Article 4. Les Parties contractantes encouragent vivement la conclusion d'accords et de contrats entre les organismes gouvernementaux et les entreprises privées des deux pays.

¹ Entré en vigueur le 9 juin 1987, date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifiée (les 26 décembre 1986 et 9 juin 1987) l'accomplissement de leurs formalités internes, conformément à l'article 9.

Article 5. Reconnaissant l'importance du financement pour le développement ultérieur de leurs relations économiques, les Parties contractantes offrent des conditions financières favorables, conformément aux lois et règlements de chaque pays, pour la réalisation de projets de coopération dans le cadre du présent Accord.

Article 6. Les Parties contractantes s'informent mutuellement, sous une forme appropriée, des possibilités de projets de coopération et de leur déroulement. Elles contribuent, de même, à améliorer l'échange d'informations présentant un intérêt pour la coopération dans le cadre du présent Accord.

Article 7. Les Parties contractantes appuient et facilitent l'organisation et le déroulement de manifestations tendant à promouvoir la coopération économique et industrielle entre leurs deux pays, telles qu'expositions, colloques et journées d'études techniques.

Article 8. Une Commission mixte, composée de représentants des deux Parties contractantes, se réunira périodiquement, à tour de rôle sur le territoire de chacune des Parties contractantes, afin de faciliter la mise en pratique de la coopération prévue dans le présent Accord et d'en examiner le déroulement, ainsi que d'étudier et de recommander aux deux gouvernements des méthodes propres à élargir et à améliorer cette coopération.

La Commission mixte peut créer les groupes de travail qu'elle juge nécessaires.

Les représentants de sociétés, groupes économiques ou financiers et entreprises intéressées peuvent, sous réserve de l'approbation mutuelle des Parties contractantes, participer aux tâches de la Commission mixte ainsi qu'aux groupes de travail.

Article 9. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront通知ées réciproquement l'accomplissement des formalités internes requises à cet effet et produira ses effets pendant cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur. Il sera ensuite reconduit automatiquement pour d'autres périodes, d'une durée de cinq ans chacune, jusqu'à ce que l'une des Parties contractantes y mette fin par écrit. La dénonciation prendra en ce cas effet dans les six mois suivant la date de notification.

La dénonciation du présent Accord ne portera pas atteinte à l'exécution des contrats et accords conclus mais non complétés durant cette période de validité.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leurs pays respectifs, signent le présent Accord.

FAIT à Bangkok le 12 décembre 1986, en deux exemplaires originaux, l'un en espagnol, un autre en thaïlandais et un autre en anglais, ces trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
du Royaume d'Espagne :

L'Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire en Thaïlande,

[Signé]

CARLOS REPARAZ MADINAVEITIA

Pour le Gouvernement
du Royaume de Thaïlande :

Le Ministre des affaires
étrangères,

[Signé]

SIDDHI SAVETSILA
Général de corps aérien

No. 25173

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
EGYPT**

**Loan Agreement—*West Beheira Rural Settlement Project*
(with schedules and General Conditions Applicable to
Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated
11 April 1978, as amended on 11 December 1978).**
Signed at Rome on 10 December 1980

Authentic text: English.

*Registered by the International Fund for Agricultural Development on
13 August 1987.*

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
ÉGYPTE**

**Accord de prêt — *Projet relatif à la colonisation rurale dans
l'ouest de Beheira* (avec annexes et Conditions générales
applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds
en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 dé-
cembre 1978). Signé à Rome le 10 décembre 1980**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Fonds international de développement agricole le
13 août 1987.*

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

ACCORD DE PRÊT¹

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 5 August 1981, by notification from the Fund to the Government of Egypt, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 5 août 1981, par notification du Fonds au Gouvernement égyptien, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

Financing Agreement—*Agricultural Production Support Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 11 January 1984

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 13 August 1987.

FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO

Accord de financement — *Projet de soutien à la production agricole* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 11 janvier 1984

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 13 août 1987.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

FINANCING AGREEMENT¹ACCORD DE FINANCEMENT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 8 June 1984, by notification from the Fund to the Government of the Lao People's Democratic Republic, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 8 juin 1984, par notification du Fonds au Gouvernement lao, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25175

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
TUNISIA**

Loan Agreement—*Sidi Bouzid Irrigation Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 31 January 1984

Authentic text: French.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 13 August 1987.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
TUNISIE**

Accord de prêt — *Projet d'irrigation de Sidi Bouzid* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 31 janvier 1984

Texte authentique : français.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 13 août 1987.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

LOAN AGREEMENT¹ACCORD DE PRÊT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 5 July 1984, by notification from the Fund to the Government of Tunisia, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 5 juillet 1984, par notification du Fonds au Gouvernement tunisien, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25176

INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
TURKEY

Loan Agreement—*Agricultural Extension and Applied Research Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 16 May 1984

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 13 August 1987.

FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
TURQUIE

Accord de prêt — *Projet relatif à la vulgarisation et à la recherche appliquée dans le domaine agricole* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978).
Signé à Rome le 16 mai 1984

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 13 août 1987.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

ACCORD DE PRÊT¹

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 22 January 1985, by notification from the Fund to the Government of Turkey, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 22 janvier 1985, par notification du Fonds au Gouvernement turc, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25177

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
CHINA**

**Loan Agreement—*Rural Credit Project* (with schedules and
General Conditions Applicable to Loan and Guarantee
Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as
amended on 11 December 1978). Signed at Rome on
25 October 1984**

Authentic text: English.

*Registered by the International Fund for Agricultural Development on
13 August 1987.*

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
CHINE**

**Accord de prêt — *Projet de crédit rural* (avec annexes et
Conditions générales applicables aux accords de prêt et
de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles
qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le
25 octobre 1984**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Fonds international de développement agricole le
13 août 1987.*

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹ACCORD DE PRÊT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 22 January 1985, by notification from the Fund to the Government of China, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 22 janvier 1985, par notification du Fonds au Gouvernement chinois, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25178

INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
ZAIRE

Loan Agreement—*Lulua Agricultural Development Project*
(with schedules and General Conditions Applicable to
Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated
11 April 1978, as amended on 11 December 1978).
Signed at Rome on 16 April 1985

Authentic text: French.

*Registered by the International Fund for Agricultural Development on
13 August 1987.*

FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
ZAÏRE

Accord de prêt — *Projet de développement agricole de Lulua*
(avec annexes et Conditions générales applicables aux
accords de prêt et de garantie du Fonds en date du
11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978).
Signé à Rome le 16 avril 1985

Texte authentique : français.

*Enregistré par le Fonds international de développement agricole le
13 août 1987.*

[TRANSLATION — TRADUCTION]

LOAN AGREEMENT¹ACCORD DE PRÊT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 2 February 1986, by notification from the Fund to the Government of Zaire, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 2 février 1986, par notification du Fonds au Gouvernement zairois, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25179

INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
GUINEA

Loan Agreement—Gueckedou Agricultural Development Project (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 26 September 1985

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 13 August 1987.

FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
GUINÉE

Accord de prêt — Projet relatif au développement agricole de la région de Gueckedou (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 26 septembre 1985

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 13 août 1987.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹ACCORD DE PRÊT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 26 September 1986, by notification from the Fund to the Government of Guinea, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 26 septembre 1986, par notification du Fonds au Gouvernement guinéen, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25180

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
SRI LANKA**

Loan Agreement—*Kegalle Rural Development Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 27 January 1986

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 13 August 1987.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
SRI LANKA**

Accord de prêt — *Projet relatif au développement rural de Kegalle* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 27 janvier 1986

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 13 août 1987.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹**ACCORD DE PRÊT¹**

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 8 July 1986, by notification from the Fund to the Government of Sri Lanka, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 8 juillet 1986, par notification du Fonds au Gouvernement sri-lankais, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25181

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
BHUTAN**

Loan Agreement—*Tashigang and Mongar Area Development Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 17 March 1986

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 13 August 1987.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
BHOUTAN**

Accord de prêt — *Projet relatif au développement des régions de Tashigang et de Mongar* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 17 mars 1986

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 13 août 1987.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹ACCORD DE PRÊT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 3 March 1987, by notification from the Fund to the Government of Bhutan, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 3 mars 1987, par notification du Fonds au Gouvernement bhoutanais, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25182

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
CENTRAL AFRICAN REPUBLIC**

Loan Agreement—*National Livestock Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 20 June 1986

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 13 August 1987.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE**

Accord de prêt — *Projet relatif à l'élevage au plan national* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 20 juin 1986

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 13 août 1987.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

ACCORD DE PRÊT¹

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 13 August 1986, by notification from the Fund to the Government of the Central African Republic, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 13 août 1986, par notification du Fonds au Gouvernement centrafricain, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25183

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
KENYA**

Loan Agreement—*Animal Health Services Rehabilitation Programme* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 21 July 1986

Authentic text: English.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 13 August 1987.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
KENYA**

Accord de prêt — *Programme relatif à la réorganisation des services vétérinaires* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 21 juillet 1986

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 13 août 1987.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹ACCORD DE PRÊT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 24 July 1987, by notification from the Fund to the Government of Kenya, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 24 juillet 1987, par notification du Fonds au Gouvernement kényen, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25184

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
MAURITANIA**

Financing Agreement—*Agricultural Rehabilitation Programme* (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April 1978, as amended on 11 December 1978). Signed at Rome on 29 July 1986

Authentic text: French.

Registered by the International Fund for Agricultural Development on 13 August 1987.

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
MAURITANIE**

Accord de financement — *Programme de redressement agricole* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie du Fonds en date du 11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978). Signé à Rome le 29 juillet 1986

Texte authentique : français.

Enregistré par le Fonds international de développement agricole le 13 août 1987.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

FINANCING AGREEMENT¹ACCORD DE FINANCEMENT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 10 December 1986, by notification from the Fund to the Government of Mauritania, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 10 décembre 1986, par notification du Fonds au Gouvernement mauritanien, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25185

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
LESOTHO**

**Loan Agreement—*Local Initiative Support Project* (with
schedules and General Conditions Applicable to Loan
and Guarantee Agreements of the Fund dated 11 April
1978, as amended on 11 December 1978). Signed at
Rome on 11 December 1986**

Authentic text: English.

*Registered by the International Fund for Agricultural Development on
13 August 1987.*

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
LESOTHO**

**Accord de prêt — *Projet de soutien aux initiatives locales*
(avec annexes et Conditions générales applicables aux
accords de prêt et de garantie du Fonds en date du
11 avril 1978, telles qu'amendées le 11 décembre 1978).
Signé à Rome le 11 décembre 1986**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Fonds international de développement agricole le
13 août 1987.*

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LOAN AGREEMENT¹

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

ACCORD DE PRÊT¹

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 18 March 1987, by notification from the Fund to the Government of Lesotho, in accordance with sections 10.01 and 10.02 of the General Conditions.

¹ Entré en vigueur le 18 mars 1987, par notification du Fonds au Gouvernement du Lesotho, conformément aux sections 10.01 et 10.02 des Conditions générales.

No. 25186

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
BOLIVIA

Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at La Paz on 15 November 1968

Additional Protocol to the above-mentioned Agreement.
Signed at La Paz on 27 February 1975

Authentic texts: German and Spanish.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August
1987.*

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
BOLIVIE

Accord relatif aux transports aériens (avec échange de
notes). Signé à La Paz le 15 novembre 1968

Protocole additionnel à l'Accord susmentionné. Signé à
La Paz le 27 février 1975

Textes authentiques : allemand et espagnol.

*Enregistrés par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août
1987.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REPUBLIK BOLIVIEN ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Bolivien,

In dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln,

Haben folgendes vereinbart:

Artikel I. (1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; in bezug auf die Republik Bolivien die Nationale Luftfahrtbehörde oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel III schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebeit“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu den nicht gewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artikel II. (1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 dieses Artikels festgelegten Linien

a) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen,
b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien vereinbart wird.

Artikel III. (1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel II Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels IX die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Eine Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstige Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Eine Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel II gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel IV. (1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel III Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel III Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel XII Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels III ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel V. Jede Vertragspartei kann gerechte und billige Gebühren und Abgaben mit Ausnahme der in Artikel VI erwähnten für die Benutzung öffentlicher Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen unter ihrer Kontrolle erheben oder erheben lassen. Diese Gebühren und Abgaben dürfen jedoch nicht höher sein als diejenigen, die inländische Luftfahrzeuge oder Luftfahrzeuge dritter Staaten in einem gleichartigen internationalen Fluglinienverkehr für die Benutzung solcher Flughäfen und Einrichtungen entrichten.

Artikel VI. (1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen, sich darin aufzuhalten und aus ihm wieder ausfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die

Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchführerverboten und -beschränkungen.

Artikel VII. (1) Den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien nimmt ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Die Vertragsparteien behalten sich nach Maßgabe ihrer gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen das Recht vor, die Beteiligung der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen an der Durchführung des Regionalverkehrs auf den in Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien zu beschränken, sofern sich diese Einschränkungen aus Rechtsvorschriften ergeben, die auch für die Unternehmen außerkontinentaler Länder gelten, die sich in der gleichen Lage befinden und den gleichen Teil der Linie betreiben.

(5) Als Regionalverkehr im Sinne des vorgenannten Absatzes gilt

(a) in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Verkehr zwischen ihrem Hoheitsgebiet und den europäischen Mitgliedsstaaten des am 14. 12. 1960 in Paris unterzeichneten Übereinkommens über die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung; unbeschadet dessen gilt als Regionalverkehr der Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und ihren Nachbarstaaten, auch wenn sie nicht Mitglied des genannten Übereinkommens sind,

(b) in bezug auf die Republik Bolivien der Verkehr zwischen ihrem Hoheitsgebiet und allen lateinamerikanischen Ländern, insbesondere den Mitgliedsstaaten des am 18. 2. 1960 in Montevideo unterzeichneten Vertrages zur Errichtung einer Freihandelszone und zur Gründung der „Asociación Latinoamericana de Libre Comercio“; unbeschadet dessen gilt als Regionalverkehr der Verkehr zwischen Bolivien und seinen Nachbarstaaten, auch wenn sie nicht Mitglied des genannten Übereinkommens sind.

Artikel VIII. (1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Prozentsatzes der Fluggäste, des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung der Verkehrs erforderlich sind.

Artikel IX. (1) Die Tarife, die auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien werden die Tarife für Personen- und Frachtbeförderung, die auf den gemeinsamen Streckenabschnitten gelten sollen, miteinander vereinbaren, nachdem sie gegebenenfalls die Unternehmen dritter Länder, welche die gleichen Strecken ganz oder teilweise befliegen, konsultiert haben und diese Vereinbarung den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien wenigstens dreißig Tage vor Beginn ihres Inkrafttretens zur Genehmigung vorlegen. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens eines internationalen Luftverkehrsverbandes angewendet werden können.

(3) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 2 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im Einvernehmen fest.

(4) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 3 nicht erzielt, so wird Artikel XIII angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel X. Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen; eine Arbeitserlaubnis ist nicht erforderlich. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal eines solchen Flughafens oder eines von der anderen Vertragspartei nach Artikel III Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Unternehmens ausführen. Die von den Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen unterliegen in bezug auf die anteilmäßige Anstellung von einheimischem Personal den arbeitsrechtlichen Vorschriften der jeweiligen Vertragspartei. Unbeschadet der vorgenannten Regelung können die bezeichneten Unternehmen ihre Dienstleistungen einem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen übertragen.

Artikel XI. Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel XII. Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel XI ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel XIII. (1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel XII beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen, bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rats der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll sein Vertreter die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die

Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel XIV. Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel XII statt.

Artikel XV. Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel II Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel XVI. (1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

GESCHEHEN zu La Paz am fünfzehnten November neunzehnhundertachtundsiebenzig in vier Urschriften, je zwei in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Dr. KARL-ALEXANDER HAMPE

Für die Republik Bolivien:
Dr. VICTOR HOZ DE VILA

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

**CONVENIO ENTRE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA
Y LA REPÚBLICA DE BOLIVIA SOBRE EL TRANSPORTE
AÉREO**

La República Federal de Alemania y la República de Bolivia,

Deseando reglamentar el transporte aéreo entre sus respectivos territorios y fuera de ellos

Han convenido en lo siguiente:

Artículo I. (1) Para los fines de este Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo

a) el término "autoridad aeronáutica" se referirá, en el caso de la República Federal de Alemania, al Ministro Federal de Transportes; en el caso de la República de Bolivia, al Consejo Nacional de Aeronáutica; o en ambos casos a cualquier otra persona o institución autorizada para asumir las funciones ejercidas por estas autoridades;

b) el término "empresa designada" se referirá a una empresa de transporte aéreo que una Parte Contratante haya designado por escrito a la otra Parte Contratante, de acuerdo con el Artículo III de este Convenio, como la empresa aérea que se dedicará a servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo II de este Convenio.

(2) Los términos "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tendrán para la aplicación de este Convenio la acepción fijada en los artículos 2 y 96 de la Convención de Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944 en su respectiva versión únicamente en vigencia.

Artículo II. (1) Cada una de las Partes Contratantes concederá a la otra Parte Contratante, a fin de que las empresas aéreas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales en las rutas fijadas conforme al párrafo (2);

a) el derecho de hacer escalas en su territorio con fines no comerciales;

b) el derecho de hacer escala en los puntos de su territorio designados en las rutas fijadas conforme al párrafo (2) con objeto de tomar o descargar con fines comerciales pasajeros, correo y carga.

(2) Las rutas en las cuales las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes pueden verificar los servicios aéreos internacionales serán específicas en un cuadro de rutas, que se acordará por intercambio de notas entre los Gobiernos de las Partes Contratantes.

Artículo III. (1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas específicas, de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo II de este Convenio, pueden ser iniciados en cualquier momento, siempre que

a) la Parte Contratante a la cual se le hayan concedido los derechos especificados en el párrafo (1) del Artículo II, hubiese designado por escrito una o más empresas aéreas, y

b) que la Parte Contratante que otorgue estos derechos hubiese autorizado a la empresa aérea o a las empresas aéreas designadas para la iniciación de los servicios aéreos.

(2) La Parte Contratante que otorgue estos derechos deberá a reserva de lo estipulado en los párrafos (3) y (4) de este Artículo, y de lo acordado en el Artículo IX de este Convenio, dar sin demora la autorización antes mencionada para el servicio aéreo internacional.

(3) Cada una de las Partes Contratantes tiene el derecho de exigir a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, que presente pruebas de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y los reglamentos de la respectiva Parte Contratante para la realización del tráfico aéreo internacional.

(4) Cada una de las Partes Contratantes puede impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el Artículo II de este Convenio a cualquier empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, si tal empresa aérea fuese incapaz de probar, cuando se solicite, que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de dicha empresa aérea correspondan a nacionales o corporaciones de la otra Parte Contratante o a esta misma.

Artículo IV. (1) Cada una de las Partes Contratantes puede revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida conforme al párrafo (2) del Artículo III en el caso de que una empresa aérea designada no cumpla con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que le concedió los derechos, o no cumpla las disposiciones estipuladas en este Convenio o las obligaciones que de ellas se deriven. Esto regirá también si no se observan las condiciones del párrafo (4) del Artículo III. Cada Parte Contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en el Artículo XII de este Convenio, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o reglamentos.

(2) Cada una de las Partes Contratantes podrá sustituir, mediante comunicación escrita a la otra Parte Contratante, una empresa aérea designada por otra empresa aérea en las condiciones del Artículo III de este Convenio. La nueva empresa aérea designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la empresa aérea a la que sustituye.

Artículo V. Cada Parte Contratante podrá imponer o permitir que se impongan derechos y gravámenes, exceptuando los mencionados en el Artículo VI, justos y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otros servicios bajo su control.

Sin embargo, queda entendido que todos estos derechos y gravámenes no serán mayores que los que paguen por el uso de tales aeropuertos e instalaciones sus aeronaves nacionales o de terceros Estados que se dediquen a servicios aéreos internacionales similares.

Artículo VI. (1) Las aeronaves utilizadas por una empresa aérea designada de una Parte Contratante, que entren, permanezcan y salgan del territorio de la otra Parte Contratante, así como también el combustible, los lubricantes, las provisiones, las piezas de repuesto y el equipo corriente que usualmente se llevan a bordo, estarán exentos de derechos aduaneros y otros gravámenes e impuestos a las importaciones, exportaciones o tránsito de mercadería. Esto se aplicará

también cuando las mercaderías que se encuentren a bordo de las mencionadas aeronaves, se consuman en el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante últimamente citada.

(2) El combustible, los lubricantes, las provisiones de a bordo, las piezas de repuesto y el equipo corriente introducidos temporalmente en el territorio de una de las Partes Contratantes para ser instalados, inmediatamente o después de almacenados, en las aeronaves de una empresa designada de la otra Parte Contratante o llevados de otra manera a bordo o exportados nuevamente de otro modo del territorio de la Parte Contratante primeramente mencionada, quedarán exentos de los derechos y otros gravámenes indicados en el párrafo 1.

(3) El combustible y los lubricantes que se tomen en el territorio de una Parte Contratante a bordo de las aeronaves de una empresa designada de la otra Parte Contratante y se usen en los servicios aéreos internacionales, estarán exentos de los derechos y otros gravámenes designados en el párrafo 1 y de eventuales derechos especiales sobre el consumo.

(4) Cada una de las Partes Contratantes podrá someter a vigilancia aduanera las mercaderías mencionadas en los párrafos 1 a 3.

(5) En tanto que no se perciban derechos ni otros gravámenes para las mercaderías expresadas en los párrafos 1 a 3, dichas mercaderías no estarán sujetas a las prohibiciones y restricciones de tipo económico sobre importación, exportación y tránsito, que, de otra manera, pudiesen ser aplicadas.

Artículo VII. (1) Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes, gozarán de justas e iguales posibilidades para realizar el servicio en cualquier ruta especificada conforme al párrafo (2) del Artículo II de este Convenio.

(2) En la realización del servicio aéreo internacional en las rutas específicas conforme al párrafo (2) del Artículo II de este Convenio, una empresa aérea designada de una de las Partes Contratantes deberá tener en consideración los intereses de una empresa designada de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios aéreos que esta última empresa mantenga en las mismas rutas o parte de ella.

(3) El servicio aéreo internacional en cualquiera de las rutas especificadas de conformidad con el párrafo (2) del Artículo II de este Convenio deberá tener como primordial objetivo ofrecer una capacidad adecuada para satisfacer las demandas previsibles de tráfico para y del territorio de la Parte Contratante que designe la empresa aérea. El derecho de esta empresa aérea para efectuar transportes entre los puntos de una ruta especificada de conformidad con el párrafo (2) del Artículo II de este Convenio que se encuentren localizadas en el territorio de la otra Parte Contratante, y los puntos localizados en un tercer país o países, será ejercido en interés de un desenvolvimiento ordenado del tráfico aéreo internacional de suerte que aquella capacidad ofrecida tenga relación con:

- a) la demanda del tráfico para y del territorio de la Parte Contratante que haya designado a la empresa aérea.
- b) la demanda del tráfico de las zonas que crucen los servicios aéreos teniendo en cuenta los servicios locales y regionales.
- c) las exigencias de la explotación económica del servicio aéreo en tránsito.

(4) Las Partes Contratantes de conformidad con sus disposiciones legales y reglamentarias se reservan el derecho de limitar la participación de la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante en la explotación de los tráficos regionales sobre las rutas especificadas en el Artículo II, párrafo (2) de este Convenio a condición de que estas limitaciones deriven de normas igualmente aplicables a las empresas de países extracontinentales que se encuentren en las mismas condiciones y operen en un mismo sector de la ruta.

(5) Para la aplicación de lo establecido en el párrafo precedente se considerarán tráficos regionales los que se realicen:

a) Para la República Federal de Alemania, al tráfico que se realice entre su territorio y los países europeos que sean parte de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico, convención suscrita en París el 14 de diciembre de 1960, sin perjuicio de reconocer dicho carácter al tráfico entre la República Federal de Alemania y los países limítrofes, aún cuando no fuesen parte de la citada convención; y

b) Para la República de Bolivia, al tráfico que se realice entre su territorio y todos los países latinoamericanos, especialmente aquellos que sean parte del "Tratado que establece una Zona de Libre Comercio e instituye la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio", suscrito en Montevideo el 18 de Febrero de 1960, sin perjuicio de reconocer dicho carácter al tráfico entre Bolivia y los países limítrofes, aún cuando no fuesen parte del citado Tratado.

Artículo VIII. (1) Las empresas aéreas designadas comunicarán a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos con treinta días de anticipación a la iniciación de los servicios en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo II de este Convenio, la clase de servicio, los tipos de aeronaves que emplearán y los horarios. Esto se hará igualmente en el caso de que haya posteriores modificaciones.

(2) Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando se solicite, todas las publicaciones periódicas u otros informes estadísticos de las empresas aéreas designadas que puedan solicitar debidamente con el fin de controlar la capacidad ofrecida por cualquier empresa aérea designada de la primera Parte Contratante en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo II de este Convenio. Tales informes contendrán todos los datos necesarios para determinar el porcentaje de pasajeros y el volumen así como también la procedencia y el destino del tráfico.

Artículo IX. (1) Las tarifas que se cobrarán por pasajes y carga en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo II de este Convenio serán fijados tomando en consideración todos los factores relevantes, tales como, el costo de explotación, beneficios razonables, las características de las diferentes rutas y las tarifas cobradas por otras empresas aéreas que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

(2) Las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes se pondrán de acuerdo sobre las tarifas para pasajeros y carga que deberán regir en las secciones comunes de sus rutas, previa consulta si tal fuera el caso a las empresas de terceros países que explotan los mismos recorridos en todo o en parte y someterán este acuerdo a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes por lo menos con treinta días antes de la fecha fijada para su

vigencia. Con este fin las empresas aéreas designadas podrán aceptar las decisiones aplicables de acuerdo con el sistema de fijación de tarifas de una Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

(3) No habiéndose llegado a un acuerdo conforme al párrafo (2) de este Artículo entre las empresas aéreas designadas, o si una de las Partes Contratantes no estuviera de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, fijarán, de común acuerdo, las tarifas para aquellas rutas o parte de las mismas, sobre las cuales no se haya llegado a un acuerdo.

(4) En el caso de que no se llegase a un acuerdo, conforme al párrafo (3) de este Artículo, entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, se aplicarán las cláusulas del Artículo XIII de este Convenio. Hasta que no sea dictado el fallo arbitral, la Parte Contratante que ha manifestado su desaprobación a las tarifas, tiene el derecho de exigir de la otra Parte Contratante que mantenga las tarifas anteriores.

Artículo X. Cada una de las empresas aéreas designadas por cualquier Parte Contratante puede mantener y emplear su propio personal para sus servicios en los aeropuertos y en las ciudades del territorio de la otra Parte Contratante, donde la misma empresa aérea se proponga mantener una agencia; no se necesita una autorización de trabajo para ese personal. Si una empresa aérea designada renuncia a establecer su propia organización en los aeropuertos en el territorio de la otra Parte Contratante, esa empresa aérea designada encargará los trabajos en cuestión, en la medida de lo posible, al personal de uno de aquellos aeropuertos o de una empresa aérea designada conforme a la letra *a*) del párrafo 1 del Artículo III de la otra Parte Contratante. Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes se sujetarán a las disposiciones legales y reglamentarias para la contratación proporcional del personal nacional de acuerdo con las leyes sociales de trabajo de cada país. Sin perjuicio de lo anteriormente especificado, las empresas aéreas designadas podrán encomendar la atención de sus servicios a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante.

Artículo XI. Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes a fin de lograr una estrecha cooperación e inteligencia en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio.

Artículo XII. Con objeto de examinar enmiendas al presente Convenio o al cuadro de rutas, o de problemas de interpretación, cada una de las Partes Contratantes puede solicitar en cualquier momento una consulta. Lo mismo rige para el examen de la aplicación del Convenio si, a juicio de una de las Partes Contratantes, el intercambio de opiniones previsto en el Artículo XI de este Convenio no ha dado resultado. La consulta empezará en el plazo de sesenta días siguientes a la recepción de la demanda por la otra Parte Contratante.

Artículo XIII. (1) De surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio que no pueda solucionarse de acuerdo con el Artículo XII de este Convenio, la cuestión será sometida a un tribunal de arbitraje a petición de una de las Partes Contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá en cada caso de forma que cada una de las Partes Contratantes designe un árbitro y éstos de común acuerdo designarán un ciudadano de un tercer Estado como árbitro dirimente que

nombrarán los Gobiernos de las dos Partes Contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de sesenta días y el árbitro dirimente en un plazo de noventa días a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes notificó a la otra su propósito de someter el desacuerdo a un arbitraje.

(3) Si no se observan los plazos señalados en el párrafo (2), cada una de las Partes Contratantes, a falta de otro acuerdo, puede pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que efectúe los nombramientos necesarios. En caso de que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las dos Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos necesarios.

(4) El tribunal de arbitraje decide por mayoría de votos. Las decisiones son obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes sufragará los gastos de su árbitro así como los de su representación en el procedimiento ante el tribunal de arbitraje; los gastos del árbitro dirimente, así como los demás gastos serán sufragados a partes iguales por las dos Partes Contratantes. Por lo demás el tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.

Artículo XIV. En el caso de que entrase en vigor un convenio general multilateral sobre el transporte aéreo, aceptado por ambas Partes Contratantes, prevalecerán entonces las cláusulas del convenio multilateral. Todas las discusiones con el fin de determinar hasta qué punto el presente Convenio será derogado, substituido, modificado o suplementado por las cláusulas del convenio multilateral, se efectuarán de acuerdo con el Artículo XII de este Convenio.

Artículo XV. Este Convenio, cualquier enmienda que se haga en el mismo y cualquier intercambio de notas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo II de este Convenio serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para su registro.

Artículo XVI. (1) El presente Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en Bonn.

(2) Este Convenio entrará en vigor treinta días después del canje de los instrumentos de ratificación.

(3) Cada una de las Partes Contratantes podrá denunciar en cualquier momento por escrito el presente Convenio.

El Convenio dejará de regir un año después de la recepción de la denuncia en la otra Parte Contratante.

HECHO en La Paz, el día quince de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho años, en cuatro originales, dos en idioma español y dos en idioma alemán, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por la República Federal de Alemania:

Dr. KARL-ALEXANDER HAMPE

Por la República de Bolivia:

Dr. VICTOR HOZ DE VILA

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

La Paz, den 15. November 1968

Herr Minister:

Ich beeindre mich, Ihnen in Ausführung des Artikels II Absatz 2 des am 15. November 1968 unterzeichneten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Bolivien über den Luftverkehr namens der Regierung der Bundesrepublik Deutschland folgende Vereinbarung vorzuschlagen:

Der Fluglinienverkehr zwischen unseren Hoheitsgebieten kann auf den in nachstehenden Fluglinienplan festgelegten Linien durchgeführt werden:

FLUGLINIENPLAN

I. *Fluglinien, die von den seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:*

a) Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte in Westeuropa, einen Punkt in der Karibischen See, einen Punkt auf den Azoren, Zwischenlandepunkte in Südamerika nach La Paz oder einem anderen Punkt in der Republik Bolivien und darüber hinaus, in beiden Richtungen.

b) Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte in Westeuropa, einen Punkt in Afrika, Zwischenlandepunkte in Südamerika nach La Paz oder einem anderen Punkt in der Republik Bolivien und darüber hinaus, in beiden Richtungen.

c) Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte in Westeuropa, einen Punkt in den Vereinigten Staaten von Amerika, Punkte in der Karibischen See und Zentralamerika, Punkte in Südamerika nach La Paz oder einem anderen Punkt in der Republik Bolivien und darüber hinaus, in beiden Richtungen.

II. *Fluglinien, die von den seitens der Republik Bolivien bezeichneten Unternehmen betrieben werden:*

a) Von Punkten in der Republik Bolivien über Zwischenlandepunkte in Südamerika, einen Punkt in der Karibischen See, einen Punkt auf den Azoren, einen Punkt auf der Iberischen Halbinsel, Paris, Zürich, Frankfurt oder einem anderen Punkt in der Bundesrepublik Deutschland und darüber hinaus in Europa, in beiden Richtungen.

b) Von Punkten in der Republik Bolivien, über Zwischenlandepunkte in Südamerika, einen Punkt auf dem Afrikanischen Kontinent, einen Punkt auf der Iberischen Halbinsel, Paris nach Frankfurt oder einen anderen Punkt in der Bundesrepublik Deutschland und darüber hinaus in Europa, in beiden Richtungen.

c) Von Punkten in der Republik Bolivien über Zwischenlandepunkte in Süd- und Zentralamerika, Miami und/oder New York, London, Amsterdam, Frankfurt und darüber hinaus in Europa, in beiden Richtungen.

III. Ein bezeichnetes Unternehmen kann nach seiner Wahl einen oder mehrere Punkte auf einer festgelegten Linie auslassen, wenn der Abgangspunkt dieser Linie im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das Unternehmen bezeichnet hat.

Falls sich die Regierung der Republik Bolivien mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt, beehe ich mich vorzuschlagen, daß diese Note und die das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortnote Eurer Exzellenz eine Vereinbarung zwischen unseren Regierungen bilden sollen, die am gleichen Tage in Kraft tritt, wie das eingangs erwähnte Abkommen.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

[Signed — Signé]
Dr. K. A. HAMPE

Seiner Exzellenz dem Minister des Äußeren
und des Kultus der Republik Bolivien
Herrn Dr. Víctor Hoz de Vila
La Paz

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

La Paz, 15 de noviembre de 1968

EL EMBAJADOR ALEMÁN

Excelentísimo Señor:

Tengo el honor de referirme al párrafo (2) del Artículo II del Convenio sobre el Transporte Aéreo entre la República Federal de Alemania y la República de Bolivia firmado el día 15 de noviembre de 1968 y de proponerle en nombre del Gobierno de la República Federal de Alemania el siguiente Acuerdo:

El servicio aéreo entre nuestros territorios podrá realizarse en las rutas especificadas en el siguiente

CUADRO DE RUTAS

I. *Rutas que seguirán las líneas aéreas designadas por la República Federal de Alemania:*

a) Desde puntos en la República Federal de Alemania, vía puntos intermedios en Europa occidental, un punto en las Islas del Mar Caribe, un punto en

las Islas Azores, puntos intermedios en Sud América a La Paz u otro punto en la República de Bolivia y más allá, en ambas direcciones.

b) Desde puntos en la República Federal de Alemania, vía puntos intermedios en Europa occidental, un punto en el Continente Africano, puntos intermedios en Sud América a La Paz u otro punto en la República de Bolivia y más allá, en ambas direcciones.

c) Desde puntos en la República Federal de Alemania, vía puntos intermedios en Europa occidental, un punto en los Estados Unidos de América, puntos en las islas del Mar Caribe y Centro América, puntos en Sud América a La Paz u otro punto en la República de Bolivia y más allá, en ambas direcciones.

II. Rutas que seguirán las líneas aéreas designadas por la República de Bolivia:

a) Desde puntos en la República de Bolivia, vía puntos intermedios en Sud América, un punto en las Islas del Mar Caribe, un punto en las Islas Azores, un punto en la Península Ibérica, París, Zurich, Frankfurt u otro punto en la República Federal de Alemania y más allá en Europa, en ambas direcciones.

b) Desde puntos en la República de Bolivia, vía puntos intermedios en Sud América, un punto en el Continente Africano, un punto en la Península Ibérica, París a Frankfurt u otro punto en la República Federal de Alemania y más allá en Europa, en ambas direcciones.

c) Desde puntos en la República de Bolivia, vía puntos intermedios en Sud y Centro América, Miami y/o Nueva York, Londres, Amsterdam, Frankfurt y más allá en Europa, en ambas direcciones.

III. Una línea aérea designada puede dejar voluntariamente uno o más puntos de una ruta fijada si el punto de origen de esta ruta está situado en el territorio de la Parte contratante que ha designado la línea aérea.

En caso de que el Gobierno de la República de Bolivia se declare conforme con el Cuadro de Rutas arriba indicado, tengo el honor de proponerle que esta nota y la correspondiente Nota de respuesta de V. E. en la que conste la conformidad de su Gobierno sean constitutivas de un acuerdo entre nuestros dos Gobiernos que entrará en vigor el mismo día que el precitado Convenio.

Acepte, Excelentísimo Señor, la expresión de mi más alta consideración.

[*Signed — Signé*]

Dr. K. A. HAMPE

Excelentísimo Señor Dr. VÍCTOR HOZ DE VILA
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto
Presente

II

REPÚBLICA DE BOLIVIA
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

La Paz, 15 de Noviembre de 1968

Nº D.G.E.A. 392-83

Señor Embajador:

Tengo el honor de acusar recibo a la atenta nota de Vuestra Excelencia, del día de hoy, cuyo texto es el siguiente:

[*See note I — Voir note I*]

Al expresar a Vuestra Excelencia la conformidad de mi Gobierno con el texto anteriormente transcrita, aprovecho la oportunidad para reiterarle las seguridades de mi más alta y distinguida consideración.

[*Signed — Signé*]¹
Ministro de Relaciones Exteriores

Excelentísimo Señor Dr. Karl-Alexander Hampe
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
de la República Federal de Alemania
Presente

¹ Signed by Victor Hoz de Vila — Signé par Victor Hoz de Vila.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ZUSATZPROTOKOLL ZWISCHEN DER REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK BOLIVIEN ZU DEM DEUTSCH-BOLIVIANISCHEN ABKOMMEN ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Republik Bolivien —

in dem Wunsch, das Abkommen vom 15. November 1968 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Bolivien über den Luftverkehr der zwischenzeitlichen Entwicklung des beiderseitigen Luftverkehrs anzupassen —

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1. Die Vertragsparteien billigen das am 7. Dezember 1973 zwischen den Delegationen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Bolivien in Bonn unterzeichnete Schlußprotokoll, das wie folgt lautet:

„SCHLUSSPROTOKOLL

Zwischen dem 3. und 7. Dezember 1973 fanden in Bonn die Konsultationen auf Antrag der bolivianischen Regierung statt, die den Zweck hatten, die Regelungen des am 15. November 1968 von beiden Vertragsparteien unterzeichneten Luftverkehrsabkommens, im folgenden als „das Abkommen“ bezeichnet, entsprechend der zwischenzeitlichen Entwicklung der Luftverkehrsdienste zu ergänzen und zu interpretieren.

Die zu diesem Zweck gebildeten Delegationen beider Länder gelangten zu folgenden Vereinbarungen:

1. Beide Delegationen erklären, daß ihre Staaten Mitglieder des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chikago unterzeichnet wurde, sowie der zugehörigen Vereinbarung über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr sind und daß demzufolge alle Bestimmungen dieser Verträge in ihren Hoheitsgebieten angewendet werden.

2. Artikel 1 Abs. 1a des Abkommens wird dahin verstanden, daß anstelle der „Nationalen Luftfahrtbehörde“ das nunmehr zuständige „Ministerium für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen und Zivilluftfahrt“ getreten ist.

3. Artikel 7 des Abkommens wird in folgender Form erläutert und ausgelegt:

a) Der Kabotageverkehr im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei bleibt dem oder den Luftfahrtunternehmen eigener Staatszugehörigkeit vorbehalten.

b) Der Bundesminister für Verkehr wird sich bei den zuständigen deutschen Stellen dafür einsetzen, daß bei Vorliegen konkreter Projektvorschläge zur Förderung der bolivianischen Zivilluftfahrt eine angemessene und gerechte Regelung erreicht wird, die der einseitigen Ausübung des Verkehrs der 4. Freiheit durch das bezeichnete deutsche Unternehmen Rechnung trägt.

Im Rahmen der vorgenannten Projekte wird auch das bezeichnete deutsche Unternehmen Hilfe leisten, soweit es sich um die Ausbildung von technischem und Verkaufspersonal handelt.

c) Die einseitige Ausübung des Verkehrs der 5. Freiheit unterliegt einer Ausgleichszahlung seitens des oder der Luftfahrtunternehmen, die von der Vertragspartei bezeichnet wurden, die diesen Verkehr ausübt, zugunsten des oder der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen, solange diese dieses Recht nicht ausübt. Hierüber schließen die bezeichneten Unternehmen eine kommerzielle Vereinbarung.

d) Zur Steigerung der Beförderungskapazität, die beim Betrieb von Verkehr nach dritten Ländern (5. Freiheit) angeboten wird, findet folgendes Verfahren Anwendung:

aa) Nach vorheriger Unterrichtung der betreffenden Luftfahrtbehörden stellen das oder die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien ihre Anträge auf Kapazitätsänderung bei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei.

bb) Wird diesem Antrag nicht stattgegeben, so versuchen das oder die Unternehmen der Vertragsparteien, zu einer gegenseitigen Vereinbarung zu kommen, und stellen dann bei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei die betreffenden Anträge.

cc) Wird diesen Anträgen nicht stattgegeben, so bemühen sich beide Vertragsparteien, unverzüglich eine geeignete Lösung zu finden.

e) Die Mitteilung an die Luftfahrtbehörden gemäß Artikel 8 Abs. 1 des Abkommens umfaßt auch die Frequenzen zum Zwecke der verwaltungsmäßigen Behandlung.

4. In Artikel 9 Abs. 2 des Abkommens bedeuten die Worte „internationaler Luftverkehrsverband“ „International Air Transport Association (IATA)“.

5. Artikel 12 des Abkommens wird dahingehend verstanden, daß die vereinbarten Änderungen in Kraft treten, sobald sie nach Erfüllung der verfassungsrechtlichen Voraussetzungen jeder Vertragspartei durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt worden sind.

6. Artikel 13 des Abkommens wird dahingehend verstanden, daß vor einer Beilegung von Meinungsverschiedenheiten durch ein Schiedsverfahren die Vertragsparteien versuchen, die Frage durch Meinungsaustausch und Konsultation gemäß Artikel 11 und 12 zu lösen.

7. Verschiedenes

a) Die Delegationen halten es für wünschenswert, daß Fluggäste im Durchflug unter Anwendung der Richtlinien und Empfehlungen des Anhangs 9 zur „Convention“ einer möglichst einfachen Kontrolle unterliegen und Erleichterungen genießen sollen. Gepäck und Fracht sind im direkten Durchflug von Zöllen und ähnlichen Angaben befreit.

b) Betreffend der Verstöße der bezeichneten Unternehmen vereinbaren die Delegationen folgendes:

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien teilen sich gegenseitig Verstöße gegen Luftverkehrsvorschriften durch Personal der bezeichneten Unternehmen mit.

c) Beide Delegationen vereinbaren, ihren Regierungen im Interesse der weiteren Entwicklung des beiderseitigen Luftverkehrs den Abschluß eines Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung ihrer Unternehmen zu empfehlen.

Bonn, den 7. Dezember 1973“

Artikel 2. Dieses Protokoll tritt an dem Tage in Kraft, an dem beide Regierungen einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

GESCHEHEN in der Stadt La Paz am 27. Februar 1975 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland:

[*Illegible — Illisible*]

Für die Regierung
der Republik Bolivien:

[*Illegible — Illisible*]

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

**PROTOCOLO ADICIONAL AL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE
AÉREO CONCERTADO ENTRE EL GOBIERNO DE LA RE-
PÚBLICA DE BOLIVIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
FEDERAL DE ALEMANIA**

El Gobierno de la República de Bolivia y el Gobierno de la República Federal de Alemania;

con el deseo de adecuar el Convenio sobre Transporte aéreo suscrito entre la República de Bolivia y la República Federal de Alemania el 15 de noviembre de 1968, al desarrollo alcanzado desde entonces en los transportes aéreos entre ambas Partes,

han convenido lo siguiente:

Artículo I. Las Partes Contratantes aprueban el Acta Final firmada en Bonn por las Delegaciones de la República de Bolivia y de la República Federal de Alemania el 7 de diciembre de 1973, cuyo tenor es el siguiente:

ACTA FINAL

“Entre los días 3 a 7 del mes de diciembre de 1973, en la ciudad de Bonn, tuvieron lugar las reuniones de consulta solicitadas por el Gobierno de Bolivia al Gobierno de la República Federal de Alemania, a efecto de complementar e interpretar las normas del Convenio de 15 de noviembre de 1968 firmado por ambas Partes Contratantes, que de aquí en adelante se denomina El Convenio, para responder al desarrollo de los servicios aéreos producido durante este tiempo.

Las Delegaciones de ambos países se constituyeron para ello y llegaron a los acuerdos siguientes:

1) Ambas Delegaciones declaran que sus respectivos Estados son parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de fecha 7 de diciembre de 1944, firmado en Chicago, al igual que del Acuerdo de Tránsito emergente de dicho Convenio, a cuya consecuencia declaran que todas sus normas son de aplicación en sus respectivos territorios.

2) En el Artículo I, Párrafo (1), inciso *a*) del Convenio las palabras “Consejo Nacional de Aeronáutica” se sustituyen por “Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil”.

3) El Artículo VII del Convenio se aclara e interpreta en la forma siguiente:

a) El tráfico de cabotaje en el territorio de cada una de las Partes Contratantes queda reservado a la o las empresas de su nacionalidad.

b) El Ministerio Federal de Transporte abogará ante los organismos alemanes competentes por un arreglo adecuado y justo, cuando se hayan presentado propuestas concretas sobre proyectos para mejorar la Aviación Civil Boliviana, a fin de conseguir que se tome en cuenta la explotación unilateral del tráfico de Cuarta Libertad por parte de la empresa designada alemana.

c) La explotación unilateral del tráfico de Quinta Libertad se sujetará a una compensación económica por parte de la o las empresas designadas por la Parte Contratante que explotan ese tráfico, en favor de la o las empresas designadas de la otra Parte Contratante, mientras este no haga uso de ese derecho. Sobre esta materia, las empresas designadas concertarán un acuerdo comercial.

d) Para aumentar la capacidad de transporte a ofrecer en la realización de tráficos hacia terceros países (Quinta Libertad), se adoptará el procedimiento siguiente:

Con previo conocimiento de las respectivas autoridades aeronáuticas, la empresa o empresas de las Partes Contratantes formularán sus solicitudes de modificación de capacidad, a la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante. En caso de que dicha petición no fuese aprobada, la empresa o empresas de las Partes Contratantes tratarán de arribar a un acuerdo recíproco y presentar entonces ante la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante las solicitudes correspondientes.

Si estas últimas solicitudes no fuesen consideradas favorablemente, ambas Partes Contratantes se esforzarán para lograr, sin demora, una solución adecuada.

e) La comunicación a las autoridades aeronáuticas prevista en el Párrafo (1) del Artículo VIII del Convenio comprende también las frecuencias a los efectos de su tramitación.

En el Párrafo (2) del Artículo IX del Convenio, las palabras "Una asociación de transporte aéreo internacional" se entienden como a la "Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)".

En el Artículo XII del Convenio se entiende que las enmiendas que fueron acordadas entrarán en vigor, cuando hayan sido confirmadas, mediante intercambio de notas diplomáticas, previo el cumplimiento de los requisitos constitucionales de cada una de las Partes Contratantes.

El Artículo XIII del Convenio se interpreta en sentido de que, antes de solucionar desacuerdos por arbitraje, las Partes Contratantes tratarán de resolver la cuestión, en primer lugar, mediante el intercambio de opiniones y las consultas, previstos en los Artículos XI y XII.

Asuntos diversos

a) Las Delegaciones consideran conveniente que los pasajeros en tránsito podrán ser sometidos a un control lo más sencillo posible y gozar de facilidades, para cuyo cumplimiento se dará amplia aplicación a las normas y recomendaciones del Anexo 9 del Convenio de Chicago. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos aduaneros y de otros similares.

b) Con respecto a infracciones de las empresas designadas por ambas Partes Contratantes, las Delegaciones acuerdan lo siguiente:

Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán mutuamente las infracciones a los reglamentos de navegación aérea que cometa el personal de las empresas designadas.

c) Ambas Delegaciones, en interés del desarrollo futuro de los servicios aéreos respectivos, acuerdan recomendar a sus Gobiernos la suscripción de un

Convenio destinado a evitar la doble imposición de sus empresas designadas, en el territorio de la otra Parte Contratante.

Bonn, 7 de diciembre de 1973”

Artículo 2. El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha en que ambos Gobiernos se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus requisitos legales internos.

HECHO en la ciudad de La Paz, a los veintisiete días del mes de febrero de mil novecientos setenta y cinco años en dos ejemplares, en lengua española y alemana siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno
de la República de Bolivia:
[Illegible — Illisible]

Por el Gobierno
de la República Federal de Alemania:
[Illegible — Illisible]

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF BOLIVIA

The Federal Republic of Germany and the Republic of Bolivia,
Desiring to regulate air transport between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article I. 1. For the purposes of this Agreement and unless the text provides otherwise,

(a) The term "aeronautical authority" means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; and, in the case of the Republic of Bolivia, the National Council of Aeronautics, or in both cases any other person or institution authorized to assume the functions exercised by those authorities.

(b) The term "designated airline" means any airline which one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with article III of this Agreement as an airline which will provide international air services on routes specified in accordance with article II, paragraph 2, of this Agreement.

2. The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall, for the implementation of this Agreement, have the meaning established in articles 2 and 96 of the currently valid text of the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944.²

Article II. 1. In order that the designated airlines may operate international air services on the routes specified in paragraph 2, each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party:

- (a) The right to make stops for non-traffic purposes in its territory;
- (b) The right to make stops at points in its territory on the routes established in accordance with paragraph 2, in order to take on or discharge passengers, mail or freight for traffic purposes.

2. The routes on which the airlines designated by the Contracting Parties may operate international air services shall be specified in a route schedule agreed in an exchange of notes between the Governments of the Contracting Parties.

Article III. 1. The international air services on the routes specified in accordance with article II, paragraph 2, of this Agreement, may be operated at any time, provided that:

- (a) The Contracting Party to which the rights specified in article II, paragraph 1, have been granted has designated one or more airlines in writing, and

¹ Came into force on 15 November 1975, i.e., 30 days after the exchange of the instruments of ratification, which took place at Bonn on 16 October 1975, in accordance with article XVI (2).

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 and vol. 1175, p. 297.

(b) The Contracting Party granting the said rights has authorized the designated airline or airlines to operate the air services.

2. Subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, and to article IX of this Agreement, the Contracting Party granting such rights shall issue the above-mentioned authorization for the operation of international air services without delay.

3. Either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the said Contracting Party for the operation of international air services.

4. Each Contracting Party may withhold the exercise of the rights granted in article II of this Agreement to an airline designated by the other Contracting Party, if such airline is unable to prove, upon request, that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Contracting Party itself.

Article IV. 1. Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization issued in accordance with article III, paragraph 2, where a designated airline has not complied with the laws and regulations of the Contracting Party which granted such rights or does not comply with the conditions stipulated in this Agreement or the obligations deriving from it. The same shall apply if the conditions of article III, paragraph 4, are not complied with. Each Contracting Party shall exercise this right only after holding consultations in accordance with article XII of this Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

2. Each of the Contracting Parties may, by written notification to the other Contracting Party, replace a designated airline by another airline, subject to the requirements of article III of this Agreement. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article V. Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed fair and reasonable charges and fees for the use of public airports and other aviation facilities under its authority, with the exception of those specified in article VI.

It shall nevertheless be understood that all the said charges and fees shall not be higher than those paid for the use of such airports and aviation facilities by its national aircraft or those of third States used in similar international air services.

Article VI. 1. Aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party entering, remaining in or departing from the territory of the other Contracting Party as well as fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and standard equipment, shall be exempt from customs duties and other charges and taxes levied on the importation, exportation or transit of goods. This shall also apply when the goods on board the said aircraft are consumed in flight over the territory of the last-mentioned Contracting Party.

2. Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and other standard equipment introduced temporarily into the territory of one Contracting Party for installation, immediately or after storage, in the aircraft of an airline designated by

the other Contracting Party or otherwise carried on board or exported in some other manner from the territory of the former Contracting Party shall be exempt from the duties and other charges mentioned in paragraph 1.

3. Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air service shall be exempt from the duties and other charges specified in paragraph 1 and from any special consumption taxes.

4. Each of the Contracting Parties may place the goods referred to in paragraphs 1 to 3 under customs supervision.

5. To the extent that no duties or other charges are levied thereon, the goods referred to in paragraphs 1 to 3 shall not be subject to any economic prohibitions and restrictions in respect of their importation, exportation and transit that might otherwise be applied to them.

Article VII. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to provide service on any route specified in accordance with article II, paragraph 2, of this Agreement.

2. In the operation of services on the routes specified in accordance with article II, paragraph 2, of this Agreement, an airline designated by each of the Contracting Parties shall take account of the interests of an airline designated by the other Contracting Party in order not to affect unduly the services which the latter operates over all or part of the same route.

3. The international air service on the routes specified in accordance with article II, paragraph 2, of this Agreement shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of such airline to carry traffic between points on a route specified in accordance with article II, paragraph 2, of this Agreement which are situated in the territory of the other Contracting Party, and points in third countries, shall be exercised in the interest of the orderly development of international air transport, in such a way that capacity is adapted to:

- (a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) The traffic demand existing in the zones through which the air services pass, account being taken of local and regional services;
- (c) The requirements for the economic operation of through air services.

4. The Contracting Parties, in conformity with their legal provisions and rules, reserve the right to limit the participation of the designated airline of the other Contracting Party in the operation of regional traffic on the routes specified in article II, paragraph 2, of this Agreement always provided that such limitations derive from rules which apply equally to the airlines of extra-continental countries which, in similar conditions, operate in the same sector of the route.

5. For the purposes of the preceding paragraph, regional traffic shall be considered to be:

- (a) In the case of the Federal Republic of Germany, traffic between its territory and the European States Parties to the Convention on the Organization for European Economic Co-operation and Development, signed at Paris on 14 De-

cember 1960:¹ without prejudice to the foregoing, — traffic between the Federal Republic of Germany and neighbouring countries, even when they are not parties to that Convention, shall be deemed to be regional traffic;

(b) In the case of the Republic of Bolivia, the traffic between its territory and all the Latin American countries, particularly those which are parties to the "Treaty Establishing a Free-Trade Area and Instituting the Latin American Free-Trade Association", concluded at Montevideo on 18 February 1960,² without prejudice to the foregoing, traffic between Bolivia and neighbouring countries, even when they are not parties to that Treaty, shall be deemed to be regional traffic.

Article VIII. 1. The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of both Contracting Parties, not later than 30 days prior to the inauguration of air services on the routes specified in accordance with article II, paragraph 2, of this Agreement, the type of service, the types of aircraft to be used and the timetables. This shall also apply to any subsequent changes.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, all periodic or other statistical data of the designated airlines that may be duly requested for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first-mentioned Contracting Party on the routes specified in accordance with article II, paragraph 2, of this Agreement. Such data shall include all the information required to determine the percentage of passengers and the amount of traffic carried and the origin and destination of such traffic.

Article IX. 1. In fixing the rates to be charged for passengers and freight on the route specified in accordance with article II, paragraph 2, of this Agreement, account shall be taken of all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profits, the characteristics of the various routes and the rates charged by other airlines operating over the same routes or parts thereof.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall establish by agreement the rates for passengers and cargo on the common sections of their routes after consultations, where necessary, with the airlines of third countries operating over all or part of the same routes and shall submit such agreement for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least 30 days before the date established for their entry into force. For this purpose the designated airlines may accept such decisions as are applicable under the rate-setting procedures of an international air transport association.

3. Where no agreement is reached between the designated airlines in accordance with paragraph 2 of this article, or where one of the Contracting Parties does not consent to the rates submitted for its approval, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall by common accord fix the rates for those routes or parts thereof on which no agreement has been reached.

4. Where no agreement, as mentioned in paragraph 3 of this article, is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of article XIII of this Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the Contracting Party which has withheld its consent to

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 888, p. 141.

² *Ibid.*, vol. 1484, No. I-25392.

the given rates shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the rates previously in force.

Article X. Each airline designated by either Contracting Party may maintain and employ its own personnel for its services in the airport and towns in the territory of the other Contracting Party where it intends to maintain an agency; work permits for such personnel shall not be necessary. If a designated airline foregoes establishing its own organization at airports in the territory of the other Contracting Party, it shall relegate the work in question, as far as possible, to the personnel of one of such airports or of an airline designated in accordance with article III, paragraph 1 (a), of this Agreement. The designated airlines of the Contracting Parties shall be subject to the legal provisions and regulations for the proportional hiring of national personnel in accordance with the social labour laws of each country. Without prejudice to the foregoing, the designated airlines may entrust their servicing requirements to an airline designated by the other Contracting Party.

Article XI. Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in order to achieve close co-operation and understanding in all matters pertaining to the application and interpretation of this Agreement.

Article XII. Consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the route schedule or problems of interpretation. The same shall apply for discussion of the application of the Agreement if, in the opinion of one of the Contracting Parties, the exchange of views provided for in article XI of this Agreement has not produced a solution. Such consultation shall take place within 60 days from the receipt of any such request by the other Contracting Party.

Article XIII. 1. Where a dispute arises with respect to the interpretation or application of this Agreement that cannot be settled in accordance with article XII of this Agreement, the question shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of one of the Contracting Parties.

2. Such arbitral tribunal shall be constituted *ad hoc* so that each Contracting Party shall appoint one member and these members shall by mutual agreement choose a national of a third State as umpire to be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. The members shall be appointed within 60 days and the umpire within 90 days from the date on which either Contracting Party has notified the other Party of its intention to submit the disagreement to arbitration.

3. Where the periods specified in paragraph 2 are not observed, either Contracting Party may, in the absence of any other agreement, request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. Where the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented, his deputy shall make the appointments.

4. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the proceedings of the arbitral tribunal; the cost of the umpire and any other costs shall be borne in equal parts by the two Contracting Parties. The arbitral tribunal shall adopt its own rules.

Article XIV. In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of such multilateral convention shall prevail. Any discussions for the purpose of determining the extent to which this Agreement may be derogated from, replaced, modified or supplemented by the articles of the multilateral agreement shall be conducted in accordance with article XII of this Agreement.

Article XV. This Agreement, any amendments thereto, and any exchange of notes under article II, paragraph 2, of this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO) for registration.

Article XVI. 1. This Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Bonn.

2. This Agreement shall enter into force 30 days after the exchange of the instruments of ratification.

3. Each Contracting Party may at any time denounce this Agreement in writing. The Agreement shall cease to have effect one year after receipt of the denunciation by the other Contracting Party.

DONE at La Paz on 15 November 1968, in four originals, two in the German language and two in the Spanish language, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:
Dr. KARL-ALEXANDER HAMPE

For the Republic of Bolivia:
Dr. VICTOR HOZ DE VILA

EXCHANGE OF NOTES

I

THE AMBASSADOR OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

La Paz, 15 November 1968

Sir,

I have the honour to refer to article II, paragraph 2, of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Bolivia signed on 15 November 1968 and, on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany, to propose to you the following Arrangement.

Air services between our respective territories may be operated over the routes specified in the following route schedule:

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by the airlines designated by the Federal Republic of Germany:

(a) From points in the Federal Republic of Germany via intermediate points in Western Europe, a point in the islands of the Caribbean Sea, a point in the Azores, intermediate points in South America to La Paz or other point in the Republic of Bolivia and beyond in both directions;

(b) From points in the Federal Republic of Germany via intermediate points in Western Europe, a point in the African continent, intermediate points in South America to La Paz or other point in the Republic of Bolivia and beyond in both directions;

(c) From points in the Federal Republic of Germany via intermediate points in Western Europe, a point in the United States of America, points in the islands of the Caribbean Sea and Central America, points in South America to La Paz or other point in the Republic of Bolivia and beyond in both directions.

II. Routes to be operated by the airlines designated by the Republic of Bolivia:

(a) From points in the Republic of Bolivia via intermediate points in South America, a point in the islands of the Caribbean Sea, a point in the Azores, a point in the Iberian Peninsula, Paris, Zurich, Frankfurt or other point in the Federal Republic of Germany and beyond in Europe, in both directions;

(b) From points in the Republic of Bolivia via intermediate points in South America, a point in the African continent, a point in the Iberian Peninsula, Paris to Frankfurt or other point in the Federal Republic of Germany and beyond in Europe, in both directions;

(c) From points in the Republic of Bolivia via intermediate points in South and Central America, Miami and/or New York, London, Amsterdam, Frankfurt and beyond in Europe, in both directions.

III. A designated airline may, if it so desires, omit one or more of the points on a specified route, provided that the point of origin of such route lies in the territory of the Contracting Party that has designated the airline.

If the Government of the Republic of Bolivia agrees to the above route schedule, I have the honour to propose that this note and your note in reply expressing your Government's agreement shall constitute an arrangement between our two Governments, to enter into force on the same date as the above-mentioned Agreement.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

Dr. K. A. HAMPE

His Excellency Dr. Victor Hoz de Vila
Minister for Foreign Affairs and Worship
La Paz

II

REPUBLIC OF BOLIVIA
THE MINISTER FOR FOREIGN AFFAIRS AND WORSHIP

La Paz, 15 November 1968

No. D.G.E.A. 392-83

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your note of today's date, which reads as follows:

[*See note I*]

In reply, I inform you that my Government agrees with the terms of your note.

Accept, Sir, etc.

[VICTOR HOZ DE VILA]
Minister of Foreign Affairs

His Excellency Dr. Karl Alexander Hampe
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Federal Republic of Germany
La Paz

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ADDITIONAL PROTOCOL¹ TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BOLIVIA²

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Republic of Bolivia,

Desiring to adapt the Air Transport Agreement of 15 November 1968, between the Federal Republic of Germany and the Republic of Bolivia,² to the subsequent development of air transport between the two countries,

Have agreed as follows:

Article I. The Contracting Parties approve the Final Act signed at Bonn by the delegation of the Federal Republic of Germany and the Republic of Bolivia on 7 December 1973 reading as follows:

FINAL ACT

Between 3 and 7 December 1973, in the city of Bonn, the consultative meetings requested by the Government of Bolivia from the Government of the Federal Republic of Germany were held, for the purpose of supplementing and interpreting the provisions of the Agreement of 15 November 1968 signed by the two Contracting Parties, hereinafter referred to as "the Agreement", in order to respond to the development of air transport since that time.

The delegations of the two countries were appointed for that purpose and reached the following arrangements:

1. The two delegations declare that their respective States are parties to the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944,³ as well as to the related International Air Services Transit Agreement and that, consequently, all provisions thereof shall be applied in their respective territories.

2. In article I, paragraph 1 (a), of the Agreement the words "National Council of Aeronautics" shall be replaced by the words "Ministry of Transport, Communications and Civil Aeronautics".

3. Article VII of the Agreement shall be clarified and interpreted as follows:

(a) The cabotage traffic within the territory of each Contracting Party shall be reserved to an airline or airlines having that nationality.

(b) The Federal Ministry of Transport shall intercede with the competent German agencies when practical proposals regarding projects for promoting

¹ Came into force on 15 November 1975, the date of entry into force of the above-mentioned Agreement.

² See p. 64 of this volume.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 and vol. 1175, p. 297.

Bolivian civil aviation are submitted in order to ensure that an appropriate and fair arrangement is reached which takes into account the unilateral operation of fourth-freedom traffic by the designated German airline.

[Within the framework of the aforementioned projects, the designated German airline shall also provide assistance in so far as the training of technical and sales personnel is concerned.]¹

(c) Unilateral exploitation of fifth-freedom traffic shall be subject to payment of compensation by the designated airline or airlines of the Contracting Party operating such traffic, to the designated airline or airlines of the other Contracting Party as long as the latter does not exercise that right. In that connection, the designated airlines shall arrive at a commercial arrangement.

(d) In order to increase the capacity to be offered for the operation of traffic to third countries (fifth freedom), the following procedure shall be adopted:

(aa) With the prior knowledge of the respective aeronautical authorities, the airline or airlines of the Contracting Parties shall submit requests for capacity modification to the aeronautical authority of the other Contracting Party.

(bb) If such a request is not approved, the airline or airlines of the Contracting Parties shall attempt to reach mutual agreement and shall then present the corresponding requests to the aeronautical authority of the other Contracting Party.

(cc) If such subsequent requests are not given favourable consideration, the two Contracting Parties shall make efforts to reach an appropriate solution without delay.

(e) The communication to the aeronautical authorities provided for in article VIII, paragraph 1, of the Agreement shall also cover flight frequencies for administrative purposes.

4. In article IX, paragraph 2, of the Agreement, the words "an international air transport association" shall be taken to mean the International Air Transport Association (IATA).

5. Article XII of this Agreement shall be interpreted to mean that any amendments agreed upon shall enter into force as soon as they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes after the constitutional requirements of each Contracting Party have been fulfilled.

6. Article XIII of the Agreement shall be interpreted to mean that, before disputes are settled by arbitration, the Contracting Parties shall first attempt to settle the question through the exchange of views and the consultations provided for in articles XI and XII.

7. *Miscellaneous matters*

(a) The delegations consider that transit passengers should be subject to the simplest possible control and should enjoy facilities, for which purpose the standards and recommendations of Annex 9 of the Chicago Convention shall be

¹ The sentence within brackets does not appear in the authentic Spanish text of the Additional Protocol. The text within brackets is a translation by the Secretariat of the United Nations done on the basis of the authentic German text.

applied in full. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and similar taxes.

(b) Concerning infraction by the designated airlines of the two Contracting Parties, the delegations agree as follows:

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall communicate to each other infractions of the regulations pertaining to air navigation committed by the personnel of the designated airlines.

(c) The two delegations, in the interest of the future development of the respective air services, agree to recommend to their Governments the conclusion of an agreement for the avoidance of the double taxation of their designated airlines in the territory of the other Contracting Party.

Bonn, 7 December 1973.

Article 2. This Protocol shall enter into force on the date on which the two Governments have notified each other that the domestic requirements have been fulfilled.

DONE at La Paz, on 27 February 1975, in two originals, in the German and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Federal Republic of Germany:

[*Illegible*]

For the Government
of the Republic of Bolivia:

[*Illegible*]

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
ET LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE RELATIF AU TRANSPORT
AÉRIEN**

La République fédérale d'Allemagne et la République de Bolivie,

Désireuses de réglementer les transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

Article I. 1. Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire dans le texte :

a) Les mots « autorités aéronautiques » désignent, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des transports; et, en ce qui concerne la République de Bolivie, le Conseil national de l'aéronautique, ou, dans les deux cas, toute autre personne ou tout organisme habilité à assumer les fonctions exercées par eux.

b) Les mots « entreprise désignée » désignent l'entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura désigné par écrit à l'autre Partie contractante, conformément à l'article III du présent Accord, comme entreprise autorisée à exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes agréées conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord.

2. En outre, aux fins du présent Accord, les mots « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944², dans le texte actuellement en vigueur.

Article II. 1. En vue de l'exploitation des services aériens internationaux par l'entreprise désignée sur les routes définies en application du paragraphe 2 du présent article, chacune des Parties contractantes accordera à l'autre les droits suivants :

a) Droit d'escale non commerciale sur son territoire;

b) Droit d'escale sur son territoire, aux points indiqués dans le tableau des routes établi conformément au paragraphe 2 du présent article, pour y embarquer et y débarquer des passagers, du courrier et des marchandises à des fins commerciales.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par les Parties contractantes seront autorisées à exploiter les services aériens internationaux seront spécifiées dans un tableau des routes dont il sera convenu par échange de notes entre les Gouvernements des deux Parties contractantes.

¹ Entré en vigueur le 15 novembre 1975, soit 30 jours après l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Bonn le 16 octobre 1975, conformément au paragraphe 2 de l'article XVI.

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

Article III. 1. Les transports aériens internationaux sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord, pourront être inaugurés à tout moment, à condition :

a) Que la Partie contractante à laquelle ont été accordés les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'article II ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises;

b) Que la Partie contractante qui accorde ces droits ait donné à l'entreprise ou aux entreprises désignées l'autorisation d'effectuer les transports aériens internationaux.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, et des dispositions de l'article IX du présent Accord, la Partie contractante qui accorde ces droits devra donner sans retard l'autorisation susmentionnée.

3. Les autorités de l'une des Parties contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante démontre qu'elle est en mesure de répondre aux conditions prescrites par les lois et règlements appliqués d'une façon normale et raisonnable par lesdites autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation prévue à l'article II du présent Accord si ladite entreprise ne peut pas prouver, sur demande, qu'une partie substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont aux mains de l'autre Partie contractante ou appartiennent à des ressortissants ou à des sociétés de cette Partie.

Article IV. 1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de révoquer ou de limiter en imposant des conditions une autorisation d'exploitation accordée en application du paragraphe 2 de l'article III du présent Accord lorsqu'une entreprise désignée ne respecte pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui a accordé l'autorisation ou les dispositions du présent Accord ou ne s'acquitte pas des obligations qui en découlent. Il en est de même si l'entreprise ne produit pas les preuves visées au paragraphe 4 de l'article III du présent Accord. A moins qu'une suspension immédiate des services ou l'imposition immédiate de conditions ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, chacune des Parties contractantes ne pourra exercer cette faculté qu'après avoir procédé aux consultations prévues à l'article XII du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes pourra, par communication écrite adressée à l'autre Partie, remplacer une entreprise désignée par elle par une autre, conformément aux dispositions de l'article III du présent Accord. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que celle dont elle prendra la place.

Article V. Chacune des Parties contractantes pourra imposer des droits et des taxes équitables et raisonnables, à l'exception de ceux qui sont visés à l'article VI du présent Accord, pour l'utilisation des aéroports publics et autres installations placés sous son contrôle. Toutefois, ces droits et ces taxes ne devront pas être plus élevés que ceux qui sont acquittés par les aéronefs nationaux ou les aéronefs de pays tiers affectés à des services internationaux similaires pour l'utilisation de ces aéroports et de ces installations.

Article VI. 1. Les aéronefs d'une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes qui entrent sur le territoire de l'autre Partie, qui le quittent ou qui le

survolent, de même que le carburant, les lubrifiants, les pièces de recharge, l'équipement normal et les provisions de bord sont exonérés des droits de douane et autres droits et taxes perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit des marchandises. Cela s'applique également lorsque les marchandises se trouvant à bord des aéronefs susmentionnés sont destinées à être consommées au cours du vol au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante.

2. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de recharge et l'équipement normal introduits temporairement sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour être installés, immédiatement ou après entreposage, sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou pris à bord de toute autre manière ou réexportés autrement du territoire de la première Partie sont exonérés des droits de douane et autres droits et taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les carburants et lubrifiants pris à bord d'un aéronef d'une entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans les services aériens internationaux sont exonérés des droits de douane et autres droits et taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article ainsi que d'éventuelles taxes spéciales à la consommation.

4. Chaque Partie contractante peut placer sous surveillance douanière les marchandises visées aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

5. S'il n'est pas perçu de droits ou autres taxes sur les marchandises visées aux paragraphes 1 à 3 du présent article, lesdites marchandises ne seront soumises à aucune interdiction ni restriction de caractère économique concernant leur importation, leur exportation ou leur transit qui, autrement, pourraient être applicables.

Article VII. 1. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes jouiront des possibilités égales et équitables dans l'exploitation des services convenus sur tout itinéraire spécifié conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord.

2. L'entreprise désignée par une des Parties contractantes tiendra compte, lorsqu'elle effectuera des transports aériens internationaux sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord, des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les transports aériens que cette entreprise effectue sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les transports aériens internationaux sur l'une quelconque des routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible du trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'acheminer du trafic entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, le long d'une route spécifiée conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord, et des points situés sur le territoire d'Etat tiers, devra, dans l'intérêt du développement méthodique des transports aériens internationaux, être exercé conformément aux principes énoncés dans le présent article et de telle façon que la capacité offerte soit proportionnée :

a) A la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise;

- b) A la demande de trafic dans les régions desservies par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c) Aux exigences d'une exploitation économique des services en transit.

4. Les Parties contractantes se réservent le droit, conformément à leurs lois et à leurs règlements, de limiter la participation au trafic régional des entreprises désignées par l'autre Partie, sur les routes définies au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord, sous réserve que ces limites résultent de règlements qui s'appliquent aussi aux entreprises de pays d'autres continents qui se trouvent dans la même situation et exploitent la même portion de la route.

5. Le trafic régional au sens du paragraphe 4 du présent article désigne :

a) En ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, le trafic entre son territoire national et les Etats membres européens de la Convention relative à l'Organisation européenne de coopération et de développement économiques signée à Paris le 14 décembre 1960¹; en outre, est considérée comme trafic régional le trafic entre la République fédérale d'Allemagne et ses Etats voisins, même s'ils ne sont pas parties à ladite Convention;

b) En ce qui concerne la République de Bolivie, le trafic entre son territoire national et tous les pays d'Amérique latine, en particulier les Etats membres du Traité instituant une zone de libre échange et portant création de l'Association latino-américaine de libre échange, signé à Montevideo, le 18 février 1960²; en outre, est considéré comme trafic régional le trafic entre la Bolivie et ses Etats voisins, même s'ils ne sont pas parties audit Traité.

Article VIII. 1. Les entreprises désignées communiqueront aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins 30 jours avant l'inauguration des services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord, les types de services qui seront assurés, les types d'aéronefs qui seront utilisés et les itinéraires. Il en sera de même en cas de modifications ultérieures.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, toutes les publications périodiques ou autres relevés statistiques des entreprises désignées dont elles auront besoin pour contrôler la capacité offerte par ces entreprises sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord. Ces relevés comprendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article IX. 1. Les tarifs passagers et marchandises appliqués sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord seront fixés en prenant en considération les éléments pertinents, tels que les coûts d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques des divers services et les tarifs perçus par les autres entreprises desservant tout ou partie des mêmes routes.

2. Les entreprises désignées des Parties contractantes conviendront des tarifs passagers et marchandises applicables sur les tronçons communs de routes, après avoir éventuellement consulté des entreprises de pays tiers qui exploitent en totalité ou en partie les mêmes routes et soumettront les tarifs dont elles auront

¹ Nations Unies, *Recueil des Traité*, vol. 888, p. 141.

² *Ibid.*, vol. 1484, n° I-25392.

convenu aux autorités aéronautiques, pour accord, au moins 30 jours avant leur entrée en vigueur. A cette fin les entreprises désignées se conformeront aux décisions applicables en vertu de la procédure de fixation des tarifs établis par une association du transport aérien international.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre comme prévu au paragraphe 2 du présent article, ou si une Partie contractante n'approuve pas les tarifs qui auront été soumis à son approbation conformément au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes fixeront d'un commun accord les tarifs applicables aux itinéraires ou sections d'itinéraires en cause.

4. Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à l'accord prévu au paragraphe 3 du présent article, il y aura lieu d'appliquer les dispositions de l'article XIII du présent Accord. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui aura refusé son approbation à un tarif donné aura le droit d'exiger de l'autre Partie contractante le maintien du tarif antérieur.

Article X. Chacune des entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra employer son propre personnel pour assurer ses services dans les aéroports et dans les villes situés dans le territoire de l'autre Partie contractante où l'entreprise intéressée a l'intention d'avoir une agence. Si une entreprise désignée renonce à établir sa propre organisation dans les aéroports situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, elle confiera les services à assurer, dans toute la mesure possible, au personnel de l'un de ces aéroports ou au personnel d'une entreprise désignée conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article III du présent Accord. En ce qui concerne la proportion de personnel local à recruter, les entreprises désignées par les Parties contractantes devront se conformer à la réglementation du travail de la Partie contractante intéressée. Toutefois, les entreprises désignées pourront confier aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante le soin d'assurer leurs services.

Article XI. En cas de besoin, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront afin d'instaurer une étroite collaboration et une bonne entente pour toutes les questions liées à l'application et à l'interprétation du présent Accord.

Article XII. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander que des consultations aient lieu dans le but de discuter de modifications du présent Accord ou des routes ou de l'interprétation dudit Accord. Il en sera de même pour des consultations concernant l'application du présent Accord si, de l'avis d'une Partie contractante, les échanges de vues prévus à l'article XI du présent Accord sont restés sans effet. Les consultations commenceront dans les 60 jours à compter de la réception de la demande faite par l'autre Partie contractante.

Article XIII. 1. Tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord qui n'aura pu être réglé conformément aux dispositions de l'article XII dudit Accord sera, sur la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, porté devant un tribunal arbitral.

2. Dans tous les cas, le tribunal arbitral sera constitué comme suit : chacune des Parties contractantes désignera un arbitre, et les deux arbitres ainsi désignés

choisiront d'un commun accord le tiers arbitre, qui devra être ressortissant d'un Etat tiers et qui sera désigné par les gouvernements des deux Parties contractantes. Les deux arbitres seront désignés dans un délai de 60 jours, et le tiers arbitre dans un délai de 90 jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura notifié à l'autre son intention de soumettre le différend à l'arbitrage.

3. Si les délais prévus au paragraphe 2 du présent article ne sont pas respectés, chacune des Parties contractantes, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement, pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de procéder aux nominations nécessaires. Si le Président du Conseil de l'OACI est ressortissant de l'une des Parties contractantes ou est empêché pour toute autre raison, le Vice-Président qui le remplace dans ses fonctions procédera aux nominations.

4. Le tribunal arbitral statuera à la majorité des voix. Ses décisions seront obligatoires pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante supportera les frais de son arbitre ainsi que de ceux de sa représentation au tribunal arbitral; les frais du tiers arbitre et les autres dépenses seront supportés à parts égales par les deux Parties contractantes. Le tribunal arbitral arrêtera lui-même sa procédure.

Article XIV. Au cas où il entrerait en vigueur une convention multilatérale de caractère général sur les transports aériens acceptée par les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention prévaudront. Afin de déterminer dans quelle mesure une convention multilatérale met fin au présent Accord, le remplace, le modifie ou le complète, il conviendra d'appliquer les dispositions de l'article XII du présent Accord.

Article XV. Le présent Accord et tous ses amendements ainsi que toutes les notes échangées conformément au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article XVI. 1. Le présent Accord sera soumis à ratification. Les instruments de ratification seront échangés dès que possible à Bonn.

2. Le présent Accord entrera en vigueur 30 jours après l'échange des instruments de ratification.

3. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment dénoncer par écrit le présent Accord. L'Accord cessera de produire effet un an après la réception de la dénonciation par l'autre Partie contractante.

FAIT à La Paz, le 15 novembre 1968, en quatre exemplaires, deux en langue allemande et deux en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale
d'Allemagne :

KARL-ALEXANDER HAMPE

Pour la République de Bolivie :

VICTOR HOZ DE VILA

ÉCHANGE DE NOTES

I

L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

La Paz, le 15 novembre 1968

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer au paragraphe 2 de l'article II de l'Accord relatif au transport aérien conclu entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Bolivie, le 15 novembre 1968 et de vous proposer, au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, l'arrangement ci-après :

Les services aériens entre les territoires de nos deux pays pourront s'établir sur les routes spécifiées dans le tableau ci-après :

TABLEAU DES ROUTES

I. *Routes que pourront exploiter les entreprises désignées par la République fédérale d'Allemagne :*

- a) A partir de points situés en République fédérale d'Allemagne, en passant par des points d'escale en Europe de l'Ouest, un point dans la mer des Caraïbes, un point aux Açores, des points d'escale en Amérique du Sud vers La Paz, ou un autre point en République de Bolivie, et au-delà, dans les deux sens;
- b) A partir de points situés en République fédérale d'Allemagne, en passant par des points d'escale en Europe de l'Ouest, un point en Afrique, des points d'escale en Amérique du Sud vers La Paz ou un autre point en République de Bolivie, et au-delà, dans les deux sens;
- c) A partir de points situés en République fédérale d'Allemagne, en passant par des points d'escale en Europe de l'Ouest, un point aux Etats-Unis d'Amérique, des points dans la mer des Caraïbes et en Amérique centrale, des points en Amérique du Sud vers La Paz ou un autre point en République de Bolivie, et au-delà, dans les deux sens.

II. *Routes que pourront exploiter les entreprises désignées par la République de Bolivie :*

- a) A partir de points situés en République de Bolivie, en passant par des points d'escale en Amérique du Sud, un point en mer des Caraïbes, un point aux Açores, un point sur la péninsule ibérique, Paris, Zurich, Francfort ou un autre point en République fédérale d'Allemagne, et au-delà en Europe, dans les deux sens;
- b) A partir de points situés en République de Bolivie, en passant par des points d'escale en Amérique du Sud, un point sur le continent africain, un point sur la péninsule ibérique, Paris en direction de Francfort ou d'un autre point en République fédérale d'Allemagne, et au-delà en Europe, dans les deux sens;
- c) A partir de points situés en République de Bolivie, en passant par des points d'escale en Amérique du Sud et en Amérique centrale, Miami et/ou New York, Londres, Amsterdam, Francfort, et au-delà en Europe, dans les deux sens.

III. Une entreprise désignée pourra omettre, à son gré, un ou plusieurs points sur une route définie, si le point de départ de cette route se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

Si la présente proposition rencontre l'agrément du Gouvernement bolivien, je propose à Votre Excellence que la présente note et votre réponse dans ce sens constituent, entre nos deux gouvernements, un arrangement qui entrera en vigueur le même jour que l'Accord précité.

Veuillez agréer, etc.

[*Signé*]
K.A. HAMPE

Son Excellence Monsieur Victor Hoz de Vila
Ministre des relations extérieures et du culte
de la République de Bolivie
La Paz

II

RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE
MINISTÈRE DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DU CULTE

La Paz, le 15 novembre 1968

Nº D.G.E.A. 392-83

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour dont le texte est le suivant :

[*Voir note I*]

J'ai le plaisir de vous faire savoir que ce texte rencontre l'agrément de mon gouvernement.

Veuillez agréer, etc.

[VICTOR HOZ DE VILA]
Ministre des relations extérieures

Son Excellence Monsieur Karl-Alexander Hampe
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire
de la République fédérale d'Allemagne
La Paz

[TRADUCTION — TRANSLATION]

PROTOCOLE ADDITIONNEL¹ À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN²

Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République de Bolivie,

Désireux d'adapter l'Accord du 15 novembre 1968 entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Bolivie relatif au transport aérien², au développement du trafic aérien entre les deux pays survenu depuis,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Les Parties contractantes approuvent le Protocole final qui a été conclu à Bonn le 7 décembre 1973 entre la délégation de la République fédérale d'Allemagne et la délégation de la République de Bolivie, et dont le texte est le suivant :

PROTOCOLE FINAL

Du 3 au 7 décembre 1973, à la demande du Gouvernement bolivien, se sont déroulées à Bonn des consultations visant à compléter et à interpréter, afin de tenir compte du développement des services de transport aérien survenu depuis, les dispositions de l'Accord relatif au transport aérien conclu entre les Parties le 15 novembre 1968, ci-après dénommé « l'Accord ».

Les délégations des deux pays constituées à cette fin sont convenues de ce qui suit :

1. Les deux délégations déclarent que leurs pays sont membres de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944³, ainsi qu'à l'Accord relatif au transit, qui en découle, et qu'en conséquence toutes les dispositions de ces instruments sont appliquées sur leur territoire.

2. En ce qui concerne le sous-paragraphe 1 a) de l'article premier de l'Accord, les mots « l'aéronautique civile » sont remplacés par les mots « le Ministère des transports, des postes et des communications et de l'aviation civile », désormais compétent.

3. L'article VII de l'Accord est précisé et interprété comme suit :

a) Le transport de cabotage sur le territoire de chacune des Parties contractantes restera réservé à l'entreprise de transport aérien de l'Etat du territoire.

¹ Entré en vigueur le 15 novembre 1975, date de l'entrée en vigueur de l'Accord susmentionné.

² Voir p. 75 du présent volume.

³ Nations Unies, *Recueil des Traité*s, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297.

b) Le ministre fédéral des transports veillera auprès des autorités allemandes compétentes à ce que les propositions de projets concrètes soumises en vue de promouvoir l'aviation civile bolivienne soient réglées d'une façon adéquate et équitable qui tienne compte de l'exercice unilatéral de la quatrième liberté par l'entreprise désignée allemande.

[Dans le cadre desdits projets, l'entreprise désignée allemande apportera son assistance en ce qui concerne la formation de personnel technique et commercial].

c) L'exploitation unilatérale du trafic au titre de la cinquième liberté de l'air sera subordonnée au versement, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, aussi longtemps qu'elles n'exploitent pas de trafic au titre de cette liberté, d'une indemnité par la ou les entreprises désignées de la Partie contractante qui exploitent ledit trafic. Les entreprises désignées concluront un accord commercial à cette fin.

d) Les dispositions ci-après seront appliquées afin d'accroître la capacité de transport disponible pour l'exploitation du trafic vers des pays tiers (cinquième liberté) :

aa) Après avoir informé les autorités aériennes compétentes, l'entreprise ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes soumettront leurs demandes de modification de capacité aux autorités aériennes de l'autre Partie contractante.

bb) Si la demande est rejetée, les entreprises des Parties contractantes s'efforceront de convenir d'un arrangement et soumettront les demandes correspondantes aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre partie contractante.

cc) Si ces demandes sont rejetées, les deux Parties contractantes s'efforceront de trouver sans retard une solution appropriée.

e) La communication aux autorités aéronautiques visée au paragraphe I de l'article VIII comprend également les fréquences, aux fins de l'application des procédures pertinentes.

4. Au paragraphe 2 de l'article IX de l'Accord, les mots « une association de transport aérien international » désignent l'Association du transport aérien international (IATA).

5. Les dispositions de l'article XII de l'Accord signifient que les modifications convenues prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques, une fois remplies les conditions constitutionnelles de chacune des Parties contractantes.

6. Les dispositions de l'article XIII de l'Accord signifient qu'en cas de désaccord, avant de le soumettre à l'arbitrage, les Parties contractantes s'efforceront de le régler par des échanges de vues et des consultations conformément aux articles XI et XII de l'Accord.

¹ La phrase entre crochets ne figure pas dans le texte authentique espagnol du Protocole additionnel. Le texte entre crochets ci-dessus est une traduction effectuée par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies sur la base du texte authentique allemand.

7. *Dispositions diverses*

a) Les délégations considèrent souhaitable que les passagers en transit soient soumis à des contrôles aussi simples que possible et bénéficient de facilités, conformément aux directives et aux recommandations de l'annexe 9 de la Convention de Chicago. Les bagages et le fret en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres.

b) Au sujet des infractions commises par les entreprises désignées, les délégations conviennent de ce qui suit :

Les autorités aériennes des Parties contractantes s'informeront mutuellement des violations des règlements applicables au trafic aérien commises par le personnel des entreprises désignées.

c) Les deux délégations conviennent de recommander à leurs gouvernements respectifs, dans l'intérêt de la poursuite du développement du trafic aérien entre les deux Parties, de conclure un accord évitant la double imposition de leurs entreprises.

Bonn, le 7 décembre 1973.

Article 2. Le présent Protocole entrera en vigueur à la date à laquelle les deux gouvernements se seront notifiés que leurs dispositions constitutionnelles nécessaires ont été remplies.

FAIT à La Paz, le 27 février 1975, en double exemplaire, en langues allemande et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République fédérale
d'Allemagne :

[*Illisible*]

Pour le Gouvernement
de la République de Bolivie :

[*Illisible*]

No. 25187

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
SRI LANKA**

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at Colombo on 24 July 1973**

Authentic texts: German, Sinhala and English.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August
1987.*

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
SR1 LANKA**

**Accord relatif aux transports aériens (avec échange de
notes). Signé à Colombo le 24 juillet 1973**

Textes authentiques : allemand, cinghalais et anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le
17 août 1987.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REPUBLIK SRI LANKA ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Sri Lanka
in dem Wunsch, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und
darüber hinaus zu regeln,
haben folgendes vereinbart:

Artikel 1. (1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; in bezug auf die Republik Sri Lanka den Direktor für Zivilluftfahrt (Director of Civil Aviation) oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien Fluglinienverkehr betreiben soll;

c) „Vertragspartei“ oder „Vertragsparteien“: die Bundesrepublik Deutschland oder die Republik Sri Lanka oder gegebenenfalls beide oder ihre ordnungsgemäß befugten Vertreter.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artikel 2. (1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Vertragsparteien vereinbart wird.

Artikel 3. (1) Der Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9 die Genehmigung zum Betrieb des Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, die von dieser Behörde gemäß dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt im allgemeinen und billigerweise auf den Fluglinienverkehr angewendet werden.

(4) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4. (1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei das von ihr bezeichnete Unternehmen unter den Voraussetzungen des Artikels 3 durch ein anderes ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5. Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6. (1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 7. (1) Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs;
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 8. (1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste,

die vorgesehenen Flugzeugtypen und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die billigerweise angefordert werden können, um das im vereinbarten Linienverkehr von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des von dem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr betriebenen Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 9. (1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände wie der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise befliegen, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für diese Linien zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die aufgrund des Tariffeststellungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach Konsultation der Luftfahrtunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise befliegen, die Tarife, wenn möglich, unmittelbar.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien oder Linienteile, für die eine Vereinbarung nicht zustande gekommen oder eine Genehmigung nicht erteilt worden ist, im Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 13 angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 10. (1) Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei bietet in erster Linie dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht an, alle Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht und alle technischen Dienste auf dem Flughafen zu gemeinsam zu vereinbarenden Tarifen durchzuführen. Dies hindert jedoch das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei nicht daran, eigenes Personal für Zwecke seiner Verwaltung und Vertretung zu beschäftigen und das abfertigende Unternehmen zu beraten und zu unterstützen. Eine Arbeitserlaubnis ist nicht erforderlich.

(2) Lehnt es das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ab, die genannten Dienstleistungen zu erbringen, so kann das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei eigene Vorkehrungen für derartige Dienstleistungen treffen.

Artikel 11. Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 12. Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 11 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 13. (1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die erforderlichen Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 14. Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

Artikel 15. Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) von der Luftfahrtbehörde der Republik Sri Lanka zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 16. Eine Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die im Hoheitsgebiet der erstgenannten

Vertragspartei erzielten Einnahmen, welche die Ausgaben übersteigen, an sein Hauptbüro zu überweisen. Diese Überweisungen haben jedoch im Einklang mit den Devisenvorschriften der Vertragspartei zu erfolgen, in deren Hoheitsgebiet die Einnahmen erzielt wurden.

Artikel 17. (1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

[*For the testimonium and signatures, see p. 110 of this volume — Pour le testimonium et les signatures, voir p. 100 du présent volume.*]

[SINHALA TEXT — TEXTE CINGHALAIS]

ශ්‍රී ලංකා ජනරජයේ ජර්මානු පෙබරල් යුතුගත්වූ
තතර ඇත් තරගු උපන අවන් ප්‍රවාහන
සි වි පු ම පි

ශ්‍රී ලංකා ජනරජය
යහ
ජර්මානු පෙබරල් යුතුගත්වූ

මම දේශයන් අතරත් ඉන් ඔබෝහිත් අවන් ප්‍රවාහන විවිධ පිට්ම උදය විවිධ වාසනා පොදු
තැන්තෙන් මෙයි පහත ආදහන් පරිදි තිබුණෙන අත්තාය :-

1 වන නොන්දේසිය

1. මෙම සිවිපූල පිශ්චඩ තා රාජ්‍යන් උදයා, මෙයි පෙනෙනි වෙතන් අත්තුවිත්ත් සඳහන් වී
කොස්මුත්තෙන් ,

(අ) "ගැන තාවිත බලපාරින්" යන පාදයන් ජර්මානු පෙබරල් යුතුගත්වූ
යෝජිත පාඨයන් තුළ තැන් එම යුතුගත්වූවේ පෙබරල් ප්‍රවාහන මාත්‍රාවරයන් ශ්‍රී ලංකා
තතරජය පම්බඳයන් පු තැන් පිට්ම අවන් ගේඛා අඛ්‍යා පාරයක් එයේ තැනෙයුන්
එම උදරප්‍ර පම්බඳයන් පු තැන් එම බලපාරින් විසින් තා ගෙන යනු ලබන
තායියන් දුටු සිට්මර මළය පවරතු ලැබූ වෙතන් අයෙහු ගැනීයේ ප්‍රාග්‍රෑහීය ප්‍රාග්‍රෑහීය ප්‍රාග්‍රෑහීය
සේ ඇඟයේ තෙරේ ;

(ආ) "තැන අවන් තැව් සමාඟම" යන පාදයන්, මෙම සිවිද මේ 2 වන නොන්දේසිය
(2) වන රේඛය ප්‍රකාර තියවිත මාත්‍රාවරය ඡාත්‍යන්තර අවන් ගේඛා එම්බන් පර්නවන අවන්
තැව් යමායම යැවියට මෙම සිවිදුමේ 3 වන නොන්දේසිය ප්‍රකාර සිවිපූලට බැඳෙන
එත් උරස්වියන් විසින් ශිෂ්පූලට බැඳෙන අනෙක් පාර්ශ්වය වන ලියුත් ප්‍රාග්‍රෑහීය නම්
ඡරනු ලැබ ඇත් අවන් තැව් යමායම ඇඟයේ ඇඟයේ තෙරේ ;

(ඇ) "ශිෂ්පූලට බැඳෙන පාර්ශ්වය" නොයෙක් "සිවිපූලට බැඳෙන පාර්ශ්වයන්" යන
පාදයන්, ප්‍රාග්‍රෑහීය යැවියට, ශ්‍රී ලංකා ජනරජය සේ යාපානු පෙබරල් යුතුගත්වූ
සේ තේ දෙනම, එයේ තැක්නම් එංජිනීරින් විසින් සිට්ම පු පරිදි බලා පවරතු ලැබූ තියෙප්පායන්
අදහ් තෙරේ .

2. මෙම සිංහල පිළිබඳ තායැලංගු "දේශය", "අවන් වේය" හෝ "ප්‍රජාත්‍යාගයේ බාහිර තට්ටුව සඳහා තැබුණුව" යන පාර්ශ්වයේ අරඹයේ, දැනට යැංකෝ හෝ මත්‍යවට යැයුවීමෙන් කරනු ලබන පක්‍රාන්තික සිංහල අවන් ගේවය පිළිබඳව නි 1944 දෙසැම්බර් 29 ට 07 ටන දිනුත් යම්පූරුත්‍යෙහි 2 ටන ඔ. 96 ටන තොත්දේස් එල තියම තොට ඇති පරිදි විය යුතුය.

2 ටන තොත්දේස්

1. මෙම තොත්දේස්යෙහි (2) ටන රේදය ප්‍රජාර, තියලිත මාර්ගය නි, තවිතල අවන් තැබූ සමාජම මයින් ජාත්‍යන්තර අවන් ගේවාවන් පැවැත්වීමේ තායැලංගු සිංහලට මැඳෙන එක් පාර්ශ්වයේ එයින් සිංහලට මැඳෙන අනෙක් පාර්ශ්වය වෙත පෙන සඳහන් අධිකව්‍යතා සිංහල ඇත : -

- (අ) උගාධිඛිලන් තොටුපිටිප පිය දේශය සරණ පියායර නි; මෙම අයිත්වායිතම් ;
- (ආ) ප්‍රජාත්‍යාගයේ බාහිර තට්ටුව සඳහා සිය දේශය තුළ ගෝචුඩියිල් අයිත්වායිතම් ;
- (ඇ) ඒක්ජ පදනමක් ප්‍රති මයින්, තයැල් යහ / සෙවී මුළු මැරාදිය පටවා යැකිල සෙවී ගොඩැලු පිළිය, පිය දේශය තුළ මෙම තොත්දේස්යෙහි (2) ටන රේදය ප්‍රජාර තියලිත මාර්ගයන්හි තම් තඳ ග්‍රෑන විලදී ගොඩ ගැඹුවීමේ අයිත්වායිතම් ;

2. සිංහලට මැඳෙන පාර්ශ්වයන්හි තම් තඳ අඟන් තැබූ සමාජම්පිලුව ජාත්‍යන්තර අවන් ගේවාවන් පැවැත්වීම්ප මෙය දෙනු ලබනා පු මාර්ගයේ, සිංහලට මැඳෙන පාර්ශ්වයා අතර අවන් සුප්‍රමාරුපාදු සිංහයනු ලබන මාර්ග ප්‍රාග්‍රේයාත්‍යන් තියලෙනු දැක්වා යුතුය.

3 ටන තොත්දේස්

3. මෙම සිංහලට 2 ටන තොත්දේස්යෙහි (2) ටන රේදය ප්‍රජාර නි ඡ්‍රීන මාර්ගයන්හි ජාත්‍යන්තර අයිත්වායිතම් පැවැත්වීම්ප, තවිර විවෙකදී පුවිද ඇර්ඩ් යැකිය ; එනෙතුද පුවිද -

- (අ) 2 ටන තොත්දේස්යෙහි (1) ටන රේදයෙහි තියලිත අර ස්ථාපිතම් පිළිනමු උඩ්නාවු සිංහලට මැඳෙන පාර්ශ්වය වියින් එක් අඟන් නිව් යමායාමන් උඩ්නාවු පිළිය යුතුය ;
- (ආ) ගොම අයිත්වායිතම් ප්‍රිත්ත, සිංහලට මැඳෙන පාර්ශ්වය පිළින එක් අඟන් ගේවා අඟාවා පුවිද සිංහයා ;

- (q) යුත් තැව් සංගම නම් තරන සිවිපූලට බැඳෙන පාරිභේදය දේශය
දහී සෑ-සෑ සෑ යුත් යම් ගමනා ගමනා පිළිබඳ අවශ්‍යතාවයි ;
- (r) දේශය යා තලකිය යුත් ජේවාව් ගැනු සැලකීලෙන් අතින් යුත්
ජේවාව් මින් පසුගෙනාට යන ප්‍රාදේශීයන් පවත්නා යුත් පවත්නා
යම් අවශ්‍යතාව් ;
- (s) දියැම යුත් යම් පැවැත්වෙන මාරියන්ගේ ලාඡ ස්කෑ පේවයක්
පැවැත්වෙම පිළිබඳ අවශ්‍යතාව් .

8 වන නොත්දේස්ය

1. ජෙම සිවිපූලට 2 වන නොත්දේස්ය (2) වන ගේදය ප්‍රතාර තියින මාරියන්ගේ යුත්
ජේවාව් ඇරඹුමට දීන ගැනුම විවා ප්‍රමාද නොකෙම ත්‍රිත්‍ය යුත් තැව් සංගම විධින් කමන් පවත්වනුයේ
ඡාර වර්යායේ ජේවාව් ; යත්තේ එ යායා යොදවනු ලබන යුත් යම් යොදවනු යුත් යමන් ගේඛඟයුත්,
සිවිපූලට බැඳෙන පාරිභේදයන් යෙන නාමින බලධාරීන් පෙන දැනුම් දිය යුතුය . මෙය පසුව අක්‍රිඩ
රිනයෝම් එලුත් එලුත් නීම අදාළ විය යුතුය .

2. සිවිපූලට බැඳෙන එ එක් පාරිභේදය නාමින යුත් තැව් සංගම විධින් දේශීයන් ජේවාව්
යැයුස්ලේ ද යෙයතු ලත ඉඩත් යුතු තැව් සංගම යොදා යලනා යලනා පිළිය අවශ්‍යයේ ජේවාව් ප්‍රම්‍රාම සිකා යන යැකි
වාර යාම්‍යක් ප්‍රත්‍යාග්‍යන් ; සෑ අනෙක් යාම්‍යක් ප්‍රත්‍යාග්‍යන් සිවිපූලට බැඳෙන අංශ පාරිභේදයේ යෙන
තාම්පා බලධාරීන් විධින් ඉඩීපූ පිටි තැක් සිවිපූලට බැඳෙන පැලු පාරිභේදය යෙන නාමින බලධාරීන් විධින්
එඩා යාම්‍යය යැයුතු පිටිවල අවශ්‍ය පියුහුල නොරුණුන් එම යුත් යමන් අවමින ජේවාව් යා යාම්‍යක් යැයුතුන්
එම ප්‍රත්‍යාග්‍යන් අභ්‍යන්තරීය යැයුතුය .

9 වන නොත්දේස්ය

1. ජෙම සිවිපූලට 2 වන නොත්දේස්ය (2) එක ගේදය ප්‍රතාර තියින මාරියන්ගේ මින් යා
඘ුෂ මාස්තාදිය යායා ආයතනයා යායා ප්‍රම්‍රාම තියාම තිරිම , ගේවා පැවැත් වේ වියදම , යාම්පා
උායායන් ලැබීම , නොයා යා මාරියන්ගේ ලාඡතායන් යා ගමනා ගේවා පැවැත් යා යාම්පායන් යා

ප්‍රජාත්‍යුණුව අවත් නොවුපෙන් මහින් ප්‍රේම්බලට හටපුදු හිටිම් , බුබාසිරාදිය පිළිබඳ හටපුදු හිටිම් ය දැඩිනේරු ගේවාවත් ගැලපිස්) අවශ්‍යව වන සියලුම ගේවාවත් ඉට හිටිම් අවශ්‍යව තෙක්ම පළවුනෙනෑම පිරි තැවිය යුතුය . එකඟු වුව ! මෙය කළමනාකාම්පිස්ප ප්‍රේම්බල හටපුදු හා තීගේප්‍රාග් ය ප්‍රේම්බල හටපුදු යදා රාමන්ගේම ගේවන පිරියත් , ගේවයින් යෙදවුමට ලෙන්ම අවත් ගේවන අවශ්‍ය සාම්ඝ්‍යයෙන් හටපුදු තරන අවත් ගේවා යමායාමට උපදෙස් දීමට ඒ සහය විව්‍ය හිටිපුදුව මැදෙන තුරර පාර්ශ්වයක වුව ; තම හැඳු ඇවත් තැබි යායායාමට ඔප්පාත් නොවේ යුතුය . එක් අපසර පත් ලබා ගැනීම අප්‍රේම නොවේ යුතුය .

2. අම් ගේවත් , දැන යායායා ගේවාත් ඉටු හිටිම් හා මැදෙන එත් පාර්ශ්වයක තම් ඡ ඇවත් තැබි අවශ්‍ය ප්‍රතිඵ්‍යුතු තුළයෙක් , එම ගේවාත් ඉටු හිටිම් අවශ්‍ය ගේවත් හිටිපුදුව මැදෙන ආන් ; පාර්ශ්වයේ තුළක් ප්‍රතිඵ්‍යුතු යමායාමට හමන්ගේස් මැඩ් ප්‍රේම්බලත් යොදා යන යාමිය .

11 එක තොක්කේදීය

මෙම හිටිපුදු ඇපු තේරිමට අදාළ එක ස්ථානුව තරුණුවලදී දැන් ගැඹුවාර් යාම් හා එකාග්‍රායන් පරිඛ්‍යාවු එයේ අවශ්‍ය පරිශ්‍ය තිරිපුදුව මැදෙන පාර්ශ්වයන්හි යෙහෙන තාමින මැලුපාර් හි අතර අදාළ යුතුවා තර යන යුතුය .

12 එක තොක්කේදීය

මෙම හිටිපුදුව ගැස් මැක්‍රය උපග්‍රේයාවට සේ නොරෙන සංයෝගීයයේ නැතුහෙක් එම් අධිපති ස්ථානුවා ප්‍රවීත්‍යාවන් තිබූ ප්‍රාග්ධනයා , තිරිපුදුව මැදෙන තත්ත්ව පරාශ්‍යාපන පුද්‍ර දිනාම දීමෙන්ද අදාළ තීමායා යැප්‍රේම්බල ඉටුපාල එක් යැත්තුය . 1 රිහා තොක්කේදීයාග් අධ්‍යාපනාලට පු අදාළ එම් මැදෙන තිරිපුදු අදාළ අතින් වි ගොප්‍රායිය හිටිපුදුව මැදෙන පරාශ්‍යාපන පුවද අයි හියෙනාත් මෙම හිටිපුදු ඉටු හිටිම් ප්‍රේම්බල යාහාර්පාර් තී යම්පාලයාග් පෙනෙ අදාළ ගැනී . මෙම අදාළ තීමායා මැදෙන , ඒ යායා තොරෙන තීක්ෂාව මුද්‍රාලන් ස්ථිපුව මැදෙන ආන්හේ පාර්ශ්වය ගැනී පැවතුණු දීන පෙන දින 60 ණ අභ්‍යන්තර දී ආරම්භ තැන යුතුය .

13 එක තොක්කේදීය

1. මෙම හිටිපුදුව අ රඩ තීරුපාත්‍ය සේ සාම්බාධන් හිමියටි මත ප්‍රේම්බල් අුමෙන්ස් ය එම් හිටිපුදුවේ 12 එක නො තීදීය ප්‍රකාර තීරුතරණය තර යන නොකැඳ එක තී දුරට එය , හිටිපුදුව

එළඳන තවර පාර්ශ්වයන වුවද ඉල්ලම ජ්‍රීම බෙරුම හා රික්ස්ප්‍රය යොවැක් වේ ස ඉදිරිපත් තැබුණු මූල්‍යය.

2. එවැනි බෙරුම්හාර රික්ස්ප්‍රය යොවැක් පරාභයකුව යොරුණනු විය ඇත්තේ වෙඩිදියෙන්:-
ගිරිප්‍රජා එළඳන එක් එක් පාර්ශ්වයන රික්නි එක යාම්පිතයා මැණින් තම් තැබුණු මූල්‍යයා.
පෙම යාම්පිතයා දෙකොටා සියෝන් ගෙෂ්‍යාල් රුවාගතු ගැකින්තයා තම යොවැක් වෙශයෙන් නොහිරා යන දු ඇ වින අතර , එම පෙම්ප්‍ර
මාන පුත්‍රීම් යුත්‍රීම් යුත්‍රීම් යුත්‍රීම් යුත්‍රීම් යුත්‍රීම් . ගිරිප්‍රජා එළඳන තවර සෑම එක් පාර්ශ්වයන් වෙම්ම
මානාගේද ආධිරුම්‍රාතර රික්ස්ප්‍රය යොවැක් වෙත ඉදිරිපත් තිබුපම ඔහුන් අදහස් ස තන එඟ ගිරිප්‍රජා එළඳන
අනෙක් පාර්ශ්වය වෙත දක්වා දින සිට යැව දිනක් ගැනීමන්ද එම යාම්පිතයා දින අනුවත් ගැනීමන්ද
එම යොවැක්වයා පත් ඇරඹු ලැබිය යුතුය.

3. යාමා (2) එම පරිදායට මිකාංක තාලප්පාත්තාප අනුශ්‍රාපිත තබුණු තු ඇ ලැබූ තොවැනි තම් ,
අර යා පත්වීම් තරන ලෙස ගිරිප්‍රජා තවර ගෙවී පාර්ශ්වයන් , යාම්පිතයන් , ර ප්‍රේම් අවන් ගෙවා
යාම්පිතයා (අස් . ඩී . එස් . ඩී .) ම්‍යුවල්ලයා පාර්ශ්වයන් ඉල්ලා සිටිය යු මු . එම යාම්පිතයා
ගිරිප්‍රජා එළඳන තවර ගෙවී පාර්ශ්වයන් ගැනීමෙන් ගෙවී වෙම යාම්පිතයා පු සිටෙමෙන් පු වෙනත්
අනීදුම්ක්නී වෙනත් පු වෙනත් ගෙවී සිටිය පෙන් සිටින උප යාම්පිතයා තු ගිරිප්‍රයා වෙත්
පත්වීම් තැබුණුයා.

4. බෙරුම්හාර රික්ස්ප්‍රය යොවැක් සිය තිරුයන්ප එළඳීම යුත්තේ වැඩිහිටියා එවැනි පාර්ශ්වයා වියි . එම තිරුයන්
ප්‍රදේශීල්ප ගිරිප්‍රජා එළඳන ගැනීමාරුගීමා ගැනීමා සිටිය යුතුය . ගිරිප්‍රජා එළඳන එක් එක් පාර්ශ්වය
රික්නි සිය යාම්පිත රියුතු දැම්මා පෙන්වා නාර රික්ස්ප්‍රය යොවා ඉදිරිප්‍රේවී ට වන් සිංගාප්‍රය තරන
අයයේ එළඳාත් දැම්ව යුතුය . යොවැක්වයා රියුතු දැම්වා යාම්පිතයා ද යුත්‍රීම්ප එළඳන
පාර්ශ්වයන් රික්නි ගම යාම්පිතයා දැම්ව යුතුය . අනෙක් යාම්පිතයා මින් , බෙරුම් භාර රික්ස්ප්‍රය යොවා
රියුත් යිලත්ව තාරය පරිඛාරිය තමන්ප අහ්මද පරිදිදෙනී තියුවය තර යා යුතුය .

14 එක තොවැන්දිය

යම් ගෙයක්නී , ගිරිප්‍රජා එළඳන පාර්ශ්වයන් රික්නි එළඳීම්නා ලද ගොඩ මුළු පාර්ශ්ව ගුවන්
ප්‍රධානත් ගම්පුම්යන් එළඳන එක් ගුවන්යා එක් ගම්පුම්යා ගුවන්යා ගුවන්යා ගුවන්යා ගුවන්යා
සම මුළු පාර්ශ්ව ගම්පුම් ; යම් රික්ස්ප්‍රය යොවැක් වෙම ගම්පුම්යා ගුවන්යා ගුවන්යා ගුවන්යා
යොවී පරිදුරුවයා ගෙවා ගත් දුරට පිළුවෙනුද සි තියුවය තිරිමේ අරපුළු ඇත්ත් එවැන්වෙන සියුම්
යාම්පිතයා වෙනත් එවා වෙම ගිරිප්‍රජා තොවැන්දිය යුතුය .

15 එක සභායෝද්ධිය

මෙම හිටිපුම්පත, එහි පියවර සංගීතයෙකුයන් සා මෙම හිටිපුම්පත 2 වන තොත් දේශපෙෂ (2) වන රේඛය යටුන් කෙරෙන යම් සං යන් ප්‍රමිතාරුවක් ටෙනොන් එයන්, උග්‍රාහීය හිමි පිළිස් සූ ලංකා රාජ්‍යයේ යායා නාලිනා මලදාරීන් විසින් යායා තැබ්ව සංඝාතයට දැඩුව දිය යුතුය.

16 වන තොත්දේශීය

හිටිපුම්පත බැඳෙන එක් පාර්ශ්වයන් දේශීය අභ්‍යන්තර හිටිපුම්පත බැඳෙන අනෙක් පාර්ශ්වයේ තම තළ ඇත්තේ සාමාජික විසින් උපය යෙකු යායා යන්නා ලද ආදාශවලෙක් වියදම්පත වැඩිපුර වූ අතිරිත්තාය, මා ප්‍රධාන සාමාජික යාවිතම් හිටිපුම්පත බැඳෙන පළපු පාර්ශ්වය විසින් හිටිපුම්පත බැඳෙන අනෙක් පාර්ශ්වයේ තම තළ ඇත්තේ තැබ් සංඝාතයට අයිතිවාසිකම් පිරිනැලිව යුතුය. ටෙනොන්දු වුවක්, එම මුදල යැවැට්, ආදාශම් ලබා යන්නා ලද දේශීය හිටිපුම්පත බැඳෙන පාර්ශ්වයේ විදේශ විනිමය රෙගුලයිලලට අනුමත සිය යුතුය.

17 වන තොත්දේශීය

1. මෙම හිටිපුම යෝජිත තරඟු පැවතිය යුතුය. යෝජිත හිටිපුම්පත තොත්තායා, යැක්තිතාය් ඉත්පාත්තින්ට යුතුවාරු තර යා යුතුය.
2. මෙම හිටිපුම, යෝජිත හිටිපුම්පත තොත්තායා තරඟු පැවත් දී හිඟක් වලංගු බවට පත් වනු ඇත.
3. හිටිපුමට බැඳෙන එක් එක් පාර්ශ්වයනට විනෑම පිළිබඳ මෙම හිටිපුම අමස නිරිත පිළිබඳව පිළිබඳ දැඩුව තළ යැකිය. එවිට එය හිටිපුමට බැඳෙන අනෙක් පාර්ශ්වයට එම දැඩුව දීම ලැබුණු දී නිස්පාදන පත් එක් වර්ශයක් අවලංගු යැවත පත් වනු ඇත.

එම් 1973 ජූලි පුලු මය 24 වැනි දින එක මෙදින එකාංකර විශ්වාසීය වූ එපලන් යුත්, එක් යාහාවත්තේ ප්‍රාදී පිප්පල් දෙන මායින් ප්‍රාදී පිප්පල් යායා සිංහල, ජරිවක් යා ඉඩුපි යන යාහාවායක් තොත්තායි තරන්තට යෙදුනා ඇත.

මෙම හිටිපුම්පත අර්ථ තිරුපතාය සහ / ශේෂ යාවිතය යම්බන්ධයන් යම් මහ මේදයන්

අයිති පුව්‍යෙක් ඉඩුපි පිප්පල බල පැවත්විය යුතුය.

ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍යය පෙනුවෙන්.

ඒ. ජී. එස්ක්‍රිංච්

පරිපාලන පෙනුවෙන් ප්‍රාදී පිප්පල මෙදින්.

[For the testimonium and signatures, see p. 110 of this volume — Pour le témoignage et les signatures, voir p. 110 du présent volume.]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF SRI LANKA

The Federal Republic of Germany and the Republic of Sri Lanka

Desiring to make arrangements for the regulation of air transport between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article 1. (1) For the purposes of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; in the case of the Republic of Sri Lanka, the Director of Civil Aviation or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities.

(b) The term "designated airline" shall mean the airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being the airline which is to operate air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(c) The term "Contracting Party" or "Contracting Parties" shall mean the Republic of Sri Lanka or the Federal Republic of Germany or both, as the case may be, or their duly authorized representatives.

(2) The terms "territory", "air service", and "stop for non-traffic purposes" shall, for the purpose of the present Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation as amended² at present or in future.

Article 2. (1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating air services by the designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article —

(a) The right to fly across its territory without landing;

(b) The right to land in its territory for non-traffic purposes; and

(c) The right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article, in order to take or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes between the Contracting Parties.

Article 3. (1) The air services on the routes specified in accordance with the paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement may be started at any time, provided —

¹ Came into force on 3 March 1984, i.e., 30 days after the exchange of the instruments of ratification, which took place at Bonn on 2 February 1984, in accordance with article 17 (2).

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 and vol. 1175, p. 297.

(a) The Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (1) of Article 2 are granted, has designated one airline, in writing, and

(b) The Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article and subject to the provisions of Article 9 of the present Agreement, give without delay the said authorization to operate the air service.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(4) The aeronautical authorities of each Contracting Party may withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 of the present Agreement from the airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself.

Article 4. (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of Article 3 of the present Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of the present Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of Article 3 is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in Article 12 of the present Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Each Contracting Party shall have the right by written communication to the other Contracting Party to replace subject to the provisions of Article 3 the airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 5. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar air services.

Article 6. (1) Aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party and entering, departing from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges.

(4) Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article under customs supervision.

(5) To the extent that no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

Article 7. (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate air services on any route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(2) In the operation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, the designated airline of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of such airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party, and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to —

- (a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) The traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking into account local and regional air services;
- (c) The requirements of an economical operation of through-traffic routes.

Article 8. (1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply [to] the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such

periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 9. (1) The rates to be charged for passengers and cargo on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, shall be fixed with due regard to all factors, such as the cost of operation, a reasonable profit, the characteristics of the various routes and the rates charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof.

(2) The rates shall, if possible, be agreed for such routes between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines shall be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or shall, if possible, agree on such rates directly between themselves after consulting airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

(3) Any rates so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(4) If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph (2) above, or if one of the Contracting Parties does not consent to the rates submitted for its approval in accordance with paragraph (3) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall by common accord fix those rates for routes or parts thereof on which there is lack of agreement or of consent.

(5) If no accord as envisaged in paragraph (4) above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 13 of the present Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award has been rendered, the Contracting Party which has withheld its consent to a given rate, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the rate previously in effect.

Article 10. (1) The airline designated by one Contracting Party shall, in the first instance, offer to the airline designated by the other Contracting Party the right to perform all services in relation to passenger handling, cargo handling and engineering services at the airport at rates to be mutually agreed upon. This, however, does not preclude the designated airline of either Contracting Party from employing its own personnel for management and agency purposes, as well as to advise and assist the handling airline. Work permits shall not be required.

(2) In the event of the designated airline of one Contracting Party declining to undertake the services, referred to above, the designated airline of the other Contracting Party may make its own arrangements regarding the performance of such services.

Article 11. Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close co-operation and agreement in all matters pertaining to the application of the present Agreement.

Article 12. Consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 11 has not produced any satisfactory results. Such consultation shall begin within sixty days from the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 13. (1) To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 12 of the present Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted *ad hoc* as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the two Contracting Parties. Such members shall be appointed within sixty days, and such chairman within ninety days, from the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph (2) above have not been observed, either Contracting Party may invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice President deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the costs of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the costs of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 14. In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 12 of the present Agreement.

Article 15. The present Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall be communicated by the aeronautical authorities of the Republic of Sri Lanka to the International Civil Aviation Organisation (ICAO) for registration.

Article 16. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

Article 17. (1) The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

(2) The present Agreement shall enter into force thirty days after the exchange of the instruments of ratification.

(3) Each Contracting Party may at any time give written notice of termination of the present Agreement. It shall then expire one year from the date of receipt of such notice by the other Contracting Party.

GESCHEHEN zu Colombo am 24. Juli 1973 in sechs Urschriften, je zwei in deutscher, singhalesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei Streitigkeiten über die Auslegung und/oder Anwendung des Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

DONE at Colombo on 24 July 1973 in six originals, two each in the Sinhala, German and English languages, all six texts being equally authentic. In the event of there being any dispute in the interpretation and/or application of the Agreement the English text shall prevail.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
For the Federal Republic of Germany:

F. G. HOFFMANN

Für die Republik Sri Lanka:
For the Republic of Sri Lanka:

LESLIE GOONEWARDENE

EXCHANGE OF NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Colombo, den 24. Juli 1973

Exzellenz!

Ich beeche mich, Ihnen in Ausführung des Artikels 2 Absatz 2 des am 24. Juli 1973 unterzeichneten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Sri Lanka über den Luftverkehr namens der Regierung der Bundesrepublik Deutschland folgende Vereinbarung vorzuschlagen:

Der Fluglinienverkehr zwischen unseren Hoheitsgebieten kann auf den in nachstehenden Fluglinienplan festgelegten Linien durchgeführt werden:

FLUGLINIENPLAN

I. *Fluglinien, die von dem seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:*

Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte nach Colombo und Punkten darüber hinaus.

II. *Fluglinien, die von dem seitens der Republik Sri Lanka bezeichneten Unternehmen betrieben werden:*

Von Punkten in der Republik Sri Lanka über Zwischenlandepunkte nach Frankfurt und Punkten darüber hinaus.

III. Ein bezeichnetes Unternehmen kann nach seiner Wahl einen oder mehrere Punkte auf einer festgelegten Linie auslassen, wenn der Abgangspunkt dieser Linie im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das Unternehmen bezeichnet hat.

Falls sich die Regierung der Republik Sri Lanka mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt, beeche ich mich vorzuschlagen, dass diese Note und die das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortnote Eurer Exzellenz eine Vereinbarung zwischen unseren Regierungen bilden sollen, die am gleichen Tage in Kraft tritt wie das eingangs erwähnte Abkommen.

Genehmigen Sie, Exzellenz, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

[Signed — Signé]

F. J. HOFFMANN

Seiner Exzellenz Herrn Leslie Goonewardene
Minister für Verkehr
Republik Sri Lanka
Colombo

[TRANSLATION — TRADUCTION]

THE AMBASSADOR OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Colombo, 24 July 1973

Excellency,

[*See note II*]

Accept, Excellency, etc.

[*Signed*]

F. J. HOFFMANN

His Excellency Mr Leslie Goonewardene
Minister of Transport
Republic of Sri Lanka
Colombo

II

MINISTRY OF TRANSPORT
THE SECRETARIAT

Colombo, 24th July, 1973

Excellency,

I have the honour to confirm the receipt of your note dated 24 July 1973 which reads as follows:

"I have the honour in implementation of paragraph (2) of Article 2 of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Sri Lanka signed on 24 July 1973 to propose to you on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany that the following Arrangement be concluded:

Air Services between our respective territories may be operated over the routes specified in the following Route Schedule:

ROUTE SCHEDULE

I. *Routes to be operated by the airline designated by the Federal Republic of Germany:*

From points in the Federal Republic of Germany via intermediate points to Colombo and points beyond.

II. *Routes to be operated by the airline designated by the Republic of Sri Lanka:*

From points in the Republic of Sri Lanka via intermediate points to Frankfurt and points beyond.

III. A designated airline may, if it so desires, omit one or more of the points on a specified route, provided that the point of origin of such route lies in the territory of the Contracting Party that has designated the airline.

If the Government of the Republic of Sri Lanka agrees to the above Route Schedule, I have the honour to propose that the present note and your Excellency's note in reply expressing your Government's agreement shall constitute an Arrangement between our Governments, to enter into force on the same date as the Air Transport Agreement mentioned above".

I have the honour to inform you that the Government of the Republic of Sri Lanka agrees to the Route Schedule contained in your note and to your proposal that your note and the present note in reply shall constitute an Arrangement between our Governments, to enter into force on the same date as the Air Transport Agreement between the Republic of Sri Lanka and the Federal Republic of Germany signed on 24 July 1973.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

[Signed]

LESLIE GOONEWARDENE

H. E. Mr. Franz Josef Hoffmann
Ambassador of the Federal Republic
of Germany
Colombo

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
ET LA RÉPUBLIQUE DE SRI LANKA RELATIF AUX TRANS-
PORTS AÉRIENS**

La République fédérale d'Allemagne et la République de Sri Lanka,
Désireuses de réglementer les transports aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier. 1. Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire dans le texte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, du Ministre fédéral des transports; en ce qui concerne la République de Sri Lanka, le Directeur de l'aviation civile; ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités.

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord;

c) Les expressions « Partie contractante » ou « Parties contractantes » s'entendent de la République de Sri Lanka ou de la République fédérale d'Allemagne ou des deux, selon le cas, ou de leurs représentants dûment autorisés.

2. Les expressions « territoire », « service aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 telle qu'amendée² à ce jour et comme elle le sera dans l'avenir.

Article 2. 1. Aux fins de l'exploitation, par les entreprises désignées, de services aériens sur les routes indiquées conformément au paragraphe 2 du présent article, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante :

- a) Le droit de survoler son territoire sans atterrir;
- b) Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire; et
- c) Le droit d'atterrir sur son territoire aux points prévus sur les routes visées au paragraphe 2 du présent article, pour charger et décharger des passagers, du courrier et/ou des marchandise à des fins commerciales.

¹ Entré en vigueur le 3 mars 1984, soit 30 jours après l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Bonn le 2 février 1984, conformément au paragraphe 2 de l'article 17.

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées sont autorisées à exploiter des services aériens sont indiquées dans un tableau de routes qui fait l'objet d'un échange de notes entre les Parties contractantes.

Article 3. 1. Les services aériens sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord peuvent être inaugurés à tout moment, à condition :

a) Que la partie contractante à laquelle les droits énoncés au paragraphe 1 de l'article 2 sont accordés ait désigné par écrit une entreprise; et

b) Que la Partie contractante qui accorde ces droits ait donné à l'entreprise désignée la permission de mettre les services en exploitation.

2. La Partie contractante qui accorde ces droits doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article et de l'article 9 du présent Accord, donner sans délai la permission d'exploiter le service aérien international.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation de services aériens conformément aux dispositions de la Convention.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se réservent le droit de refuser à l'entreprise désignée par l'autre Partie l'exercice des droits accordés à l'article 2 du présent Accord au cas où cette entreprise ne serait pas en mesure de fournir, sur demande, la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de ressortissants ou d'organismes de cette autre Partie contractante, ou appartiennent à cette partie elle-même.

Article 4. 1. Chaque Partie contractante peut révoquer, ou assortir de conditions, la permission accordée en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord à l'entreprise désignée, si celle-ci ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie ou aux dispositions du présent Accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en est de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3 n'est pas fournie. Les Parties contractantes ne font usage de ce droit qu'après les consultations prévues à l'article 12 du présent Accord, sauf nécessité de suspendre immédiatement l'exploitation du service ou d'imposer immédiatement des conditions pour empêcher que les droits et règlements ne continuent d'être enfreints.

2. Chaque Partie contractante peut, par communication écrite adressée à l'autre Partie, et sous réserve des dispositions de l'article 3, remplacer une entreprise désignée par une autre. La nouvelle entreprise désignée jouit des mêmes droits et est soumise aux mêmes obligations que celle dont elle prend la place.

Article 5. Les droits et redevances que chaque Partie contractante exige pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont acquittés par les aéronefs nationaux assurant des services aériens internationaux analogues.

Article 6. 1. Les aéronefs qu'utilise l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes et qui pénètrent dans le territoire de l'autre Partie con-

tractante pour en ressortir ou pour le survoler seront, de même que les carburants, lubrifiants, pièces de recharge, objets d'équipement usuels et approvisionnements de bord, exempts des droits de douanes et autres taxes prélevées sur les marchandises à l'entrée, à la sortie ou en transit. Cette exemption s'appliquera aussi aux marchandises se trouvant à bord des aéronefs en question et utilisées pendant le survol du territoire de la Partie contractante mentionnée en dernier lieu.

2. Les carburants, lubrifiants, provisions de bord, pièces de recharge et l'équipement normal temporairement importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour y être, immédiatement ou après entreposage, installés ou autrement mis à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pour être autrement réexportés du territoire de la première des deux Parties contractantes citée, seront, à l'exception des redevances correspondant à des services rendus, exonérés des droits de douane et autres droits ou taxes visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les carburants et lubrifiants embarqués sur les aéronefs de l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes et utilisés pour l'exploitation de services aériens sur les routes indiquées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront exonérés des droits de douanes et autres droits ou taxes visés au paragraphe 1 du présent article, tout comme de toutes autres taxes spéciales.

4. Chaque Partie contractante peut placer les articles visés aux paragraphes 1 à 3 du présent article sous surveillance douanière.

5. Dans la mesure où les articles mentionnés aux paragraphes 1 à 3 du présent article sont exonérés de droits de douanes et autres droits ou taxes, ces articles ne sont soumis à aucune interdiction ou restriction économique qui aurait été par ailleurs applicable quant à leur importation, exportation ou transit.

Article 7. 1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes aura la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services aériens sur chacune des routes déterminées, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes tiendra compte, en exploitant des services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante afin de ne pas gêner indûment les services que cette entreprise assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens internationaux exploités sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'acheminer du trafic entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, le long d'une des routes visées au paragraphe 2 de l'article 2, et des points situés sur le territoire de pays tiers devra, dans l'intérêt du développement méthodique des transports aériens internationaux, être exercé de telle façon que la capacité offerte soit proportionnée :

a) A la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

- b) A la demande de trafic dans les régions desservies par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c) Aux exigences d'une exploitation économique des services long-courriers.

Article 8. 1. Les entreprises désignées devront communiquer aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, trente jours au plus tard avant la mise en exploitation des services aériens sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, le type de service qui sera assuré, les types d'aéronefs qui seront utilisés et les indicateurs d'horaires. Il en sera de même en cas de modifications ultérieures.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres de l'entreprise désignée dont elles peuvent avoir raisonnablement besoin pour contrôler la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise désignée par la première Partie contractante. Ces relevés comprendront tous renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé par l'entreprise désignée sur les services convenus ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 9. 1. Les tarifs passagers et fret à appliquer sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront fixés compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les caractéristiques des divers services et les tarifs appliqués par les autres entreprises qui desservent tout ou partie de la même route. Il convient, pour fixer ces tarifs, de respecter les dispositions ci-après.

2. Les tarifs seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées pour chacune des routes. A cette fin, les entreprises désignées se conformeront aux décisions applicables en vertu de la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international (IATA) ou, si possible, s'entendront directement entre elles, après consultation des entreprises de pays tiers desservant tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être réduit dans certains cas si les autorités aéronautiques y consentent.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre comme il est dit au paragraphe 2 ci-dessus, ou si une Partie contractante n'approuve pas les tarifs qui lui auront été soumis en vertu du paragraphe 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes fixeront d'un commun accord les tarifs applicables aux routes ou sections de route en cause.

5. Si les autorités aéronautiques des deux Parties ne parviennent pas à l'accord prévu au paragraphe 4 du présent article, il y aura lieu d'appliquer les dispositions de l'article 13 du présent Accord. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui aura refusé son approbation à un tarif donné aura le droit d'exiger de l'autre Partie le maintien du tarif antérieur.

Article 10. 1. L'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes offrira en premier lieu à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la possibilité d'exploiter tous les services concernant l'accueil des passagers, la manutention des marchandises de même que les services techniques à l'aéroport,

à des taux fixés d'un commun accord. Toutefois, ceci n'empêche nullement l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes de recourir à son propre personnel pour assurer la gestion et les services d'agences ainsi que pour conseiller et assister l'autre entreprise. Les permis de travail ne seront pas requis.

2. Au cas où l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes devrait refuser de prendre à sa charge les services visés ci-avant, l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pourra prendre ses propres dispositions en vue de l'exécution desdits services.

Article 11. Des échanges de vues devront avoir lieu, lorsque la nécessité s'en fera sentir, entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin que celles-ci règlent de concert et en étroite coopération toutes les questions relatives à l'application du présent Accord.

Article 12. Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu au sujet de modifications à apporter au présent Accord ou au tableau des routes, ou de toute question d'interprétation. Cette disposition s'applique également aux discussions relatives à l'application du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime que les échanges de vues au sens de l'article 11 n'ont pas abouti. Lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à dater de la réception, par l'autre Partie contractante, de la demande de consultation.

Article 13. 1. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui n'aura pas été réglé, conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord, sera, sur la demande de l'une des Parties contractantes, porté devant un tribunal arbitral.

2. Le tribunal arbitral sera constitué pour chaque affaire de la façon suivante : chacune des Parties contractantes désignera un membre, ces deux membres se mettant ensuite d'accord sur le choix d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président, lequel sera nommé par les deux Parties contractantes. Les deux membres doivent être nommés dans un délai de soixante jours et le Président dans un délai de quatre-vingt-dix jours à dater du moment où l'une des Parties contractantes a informé l'autre de son intention de porter le différend devant un tribunal arbitral.

3. Si les délais prévus au paragraphe 2 du présent article ne sont pas respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de procéder aux nominations nécessaires. Si le Président du Conseil de l'OACI est ressortissant de l'une des deux Parties contractantes ou est empêché pour toute autre raison d'accomplir cette tâche, le Vice-Président suppléant procédera aux nominations nécessaires.

4. Le tribunal arbitral se prononcera à la majorité des voix. Ses décisions auront effet obligatoire pour les deux Parties contractantes. Chacune des Parties supportera les frais de son arbitre ainsi que ceux qu'elle aura engagés pour se faire représenter au cours de la procédure; les frais concernant le Président et tous autres frais seront partagés par moitié entre les deux Parties. Pour le reste, le tribunal arbitral sera maître de sa procédure.

Article 14. Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entrerait en

vigueur, les dispositions de ladite Convention multilatérale prévaudront. Toute consultation visant à déterminer dans quelle mesure les dispositions de ladite Convention multilatérale abrogent, annulent, modifient ou complètent celles du présent Accord devra avoir lieu conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord.

Article 15. Le présent Accord, tout amendement y relatif et tout échange de notes au titre du paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront communiqués par les autorités de la République de Sri Lanka pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie le droit de transférer à son siège les excédents de recettes réalisées par celle-ci sur le territoire de la première Partie contractante. Ces transferts devront être conformes avec la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été réalisées.

Article 17. 1. Le présent Accord est sujet à ratification. Les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible.

2. Le présent Accord entrera en vigueur après l'échange des instruments de ratification.

3. Chaque Partie contractante pourra à tout moment notifier à l'autre son désir de dénoncer le présent Accord, dont l'application prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu ladite notification.

FAIT à Colombo, le 24 juillet 1973, en six exemplaires originaux, deux étant rédigés en cinghalais, deux en allemand et deux en anglais, tous les textes faisant également foi. En cas de différend relatif à l'interprétation et/ou à l'application de l'Accord, le texte anglais départagera.

Pour la République fédérale
d'Allemagne :

F. G. HOFFMANN

Pour la République
de Sri Lanka :

LESLIE GOONEWARDENE

ÉCHANGE DE NOTES

I

L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Colombo, le 24 juillet 1973

Monsieur le Ministre,

En exécution du paragraphe 2 de l'article 2 de l'Accord relatif aux transports aériens entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Sri Lanka signé le 24 juillet 1973, j'ai l'honneur de vous proposer l'Arrangement suivant au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

Les services aériens entre nos territoires respectifs pourront être assurés sur les routes fixées au Tableau des routes figurant ci-après :

TABLEAU DES ROUTES

I. *Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne :*

De points situés en République fédérale d'Allemagne par des points intermédiaires jusqu'à Colombo et des points situés au-delà.

II. *Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République de Sri Lanka :*

De points situés en République de Sri Lanka par des points intermédiaires jusqu'à Francfort et des points situés au-delà.

III. Une entreprise désignée peut, à son gré, omettre l'une ou la totalité des escales sur la route indiquée, à condition que le point d'origine de ladite route soit situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

Si le Gouvernement de Sri Lanka approuve le Tableau des routes ci-avant, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et votre réponse constituent un Arrangement entre nos deux Gouvernements, qui entrera en vigueur le même jour que l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de Sri Lanka et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne signé le 24 juillet 1973.

Veuillez agréer, etc.

F. G. HOFFMANN

Son Excellence M. Leslie Goonewardene
Ministre des transports
République de Sri Lanka
Colombo

II

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
LE SECRÉTARIAT

Colombo, le 24 juillet 1973

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date du 24 juillet 1973 ainsi libellée :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de vous informer que le Gouvernement de la République de Sri Lanka accepte le Tableau des routes figurant à votre note et votre proposition que votre note et la présente note constituent un Arrangement entre nos deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux transports aériens entre la République de Sri Lanka et la République fédérale d'Allemagne signé le 24 juillet 1973.

[*Signé*]

LESLIE GOONEWARDENE

Son Excellence M. Franz Josef Hoffmann
Ambassadeur de la République
fédérale d'Allemagne
Colombo

No. 25188

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
ZAIRE**

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at Bonn on 14 June 1976**

Authentic texts: German and French.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August
1987.*

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
ZAÏRE**

**Accord relatif aux transport aériens (avec échange de
notes). Signé à Bonn le 14 juin 1976**

Textes authentiques : allemand et français.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août
1987.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REPUBLIK ZAIRE ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Zaire —
in dem Wunsch, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Zaire zu fördern, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu stärken und
insbesondere geleitet von den Grundsätzen und Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt —

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig die in diesem Abkommen bezeichneten Rechte zur Aufnahme des internationalen zivilen Luftverkehrs gemäß dem Fluglinienplan, der durch einen diplomatischen Notenwechsel festgelegt wird.

Artikel 2. (1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; in bezug auf die Republik Zaire die Direktion der Zivilluftfahrtsabteilung des Verkehrsministeriums oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.

b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 4 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artikel 3. (1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien

a) das Recht des Überflugs. Dieses Recht gilt nicht für Zonen, deren Überfliegen verboten ist. Der Überflug muß in jedem Fall nach den in dem jeweiligen Staat, dessen Hoheitsgebiet überflogen wird, geltenden Vorschriften durchgeführt werden;

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen, vorausgesetzt, daß die Landung auf einem internationalen Verkehrsflughafen erfolgt;

c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den im Fluglinienplan aufgeführten Punkten zu landen, um im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Jede Vertragspartei legt bei der Anwendung des Absatzes 1 die von den Luftfahrzeugen der anderen Vertragspartei auf ihrem Hoheitsgebiet einzuhaltenen Luftstraßen fest.

Artikel 4. Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 3 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 12 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Eine Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstige Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Eine Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 3 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 5. (1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 4 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 4 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 16 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 4 ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 6. Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 7. Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr, von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 8. (1) Den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf jeder im Fluglinienplan festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien nimmt ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer im Fluglinienplan festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 9. Falls die Luftfahrtbehörde einer der Vertragsparteien auf einer oder mehreren Linien einen Teil oder das gesamte Beförderungsangebot, das ihr zugestanden wurde, nicht auszunützen wünscht, kann sie für eine bestimmte Zeitdauer den nicht ausgenützten Teil oder die Gesamtheit des Beförderungsangebotes dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei übertragen. Die Luftfahrtbehörde, die alle ihre Rechte oder einen Teil davon übertragen hat, kann diese jederzeit wieder übernehmen.

Artikel 10. Jede Vertragspartei verpflichtet sich, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Einnahmeüberschüsse, die auf ihrem Gebiet durch das bezeichnete Unternehmen durch die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Postsendungen und Fracht erzielt werden, die freie Überweisung zum amtlichen Kurs zu gewährleisten.

Artikel 11. (1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 12. (1) Die Tarife, die auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die aufgrund des Tariffeststellungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach einer Beratung mit den Luftfahrtunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife wenn möglich unmittelbar.

Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien

und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 17 angewandt. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 13. Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Die zur Ausübung dieser Tätigkeit erforderliche Arbeitserlaubnis wird auf Antrag erteilt. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal eines solchen Flughafens oder eines von der anderen Vertragspartei nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 14. Die Besatzungsmitglieder, Fluggäste und Frachtverlader haben sich entweder persönlich oder durch Vermittlung eines in ihrem Auftrag und Namen handelnden Dritten an die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Besatzungsmitgliedern, Fluggästen oder Frachtgütern zu halten, wie z. B. die Vorschriften über die Einreise, die Einwanderung, Auswanderung, Paßformalitäten, Formalitäten im Falle des Urlaubs, Zollabfertigung, Gesundheits- und Devisenvorschriften.

Artikel 15. Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 16. Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 17. Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erf-

derlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 18. Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

Artikel 19. Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel über den Fluglinienplan werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 20. (1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich in Bonn ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Die Kündigung wird der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. Bestätigt eine Vertragspartei den Eingang der Kündigung nicht, so gilt die Kündigungsmitteilung 15 Tage nach Eingang am Sitz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als zugegangen.

(4) Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

[*For the testimonium and signature pages, see p. 136 of this volume — Pour le testimonium et les pages de signature, voir p. 136 du présent volume.*]

ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DU ZAÏRE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

La République fédérale d'Allemagne et la République du Zaïre,

Désireuses de favoriser le développement des Transports Aériens entre la République fédérale d'Allemagne et la République du Zaïre et de renforcer la coopération internationale dans ce domaine,

En s'inspirant notamment des principes et dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944²,

Sont convenues de ce qui suit :

Article 1. Les Parties Contractantes s'accordent d'une manière réciproque les droits et les avantages spécifiés au présent Accord, en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales énumérées au tableau des services qui fera l'objet d'échange de notes diplomatiques.

Article 2. (1) Au sens du présent Accord et à moins qu'il n'en résulte autrement du texte, on entendra par :

a) « Autorité aéronautique » : dans la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des Transports, dans la République du Zaïre, la Direction de l'Aéronautique Civile — Département des Transports et Communications, ou dans l'un et l'autre cas, toute personne ou tout service autorisé à assumer les fonctions dévolues à ces autorités.

b) « Entreprise désignée » : une entreprise de transports aériens qu'une Partie Contractante désignera par écrit à l'autre Partie Contractante, conformément à l'article 4 du présent Accord, comme étant une entreprise qui exploitera les services aériens internationaux sur les routes fixées au tableau des services.

(2) Les termes de « Territoire », « Service Aérien », « Service Aérien International » et « Escale non commerciale » ont, pour l'application du présent Accord, la signification fixée aux articles 2 et 96 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'Aviation Civile Internationale dans le dernier texte en vigueur.

Article 3. (1) Chaque Partie Contractante accordera à l'autre Partie Contractante, en vue de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes fixées au tableau des services :

a) Le droit de survoler. Il est entendu que ce droit ne s'étend pas aux zones dont le survol est interdit et qu'il devra, dans tous les cas, s'exercer conformément à la réglementation en vigueur dans les pays dont le territoire est survolé.

b) Le droit d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales, sous la réserve que l'atterrissement ait lieu sur un aéroport ouvert au trafic international,

¹ Entré en vigueur le 14 décembre 1984, soit un mois après l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Bonn le 14 novembre 1984, conformément au paragraphe 2 de l'article 20.

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

c) Le droit d'effectuer sur ledit territoire aux points indiqués au tableau des services des escales en vue de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier, des marchandises.

(2) Pour l'application du paragraphe 1 ci-dessus, chaque Partie Contractante désignera les routes à suivre sur son territoire par les aéronefs de l'autre Partie Contractante.

Article 4. (1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes fixées au tableau des services pourra commencer en tout temps :

a) Lorsque la Partie Contractante, à laquelle les droits mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3 sont accordés, aura désigné par écrit une entreprise, et

b) Lorsque la Partie Contractante qui accorde ces droits aura autorisé l'entreprise désignée à ouvrir les services aériens.

(2) Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 12 du présent Accord, la Partie Contractante qui accorde ces droits donnera, sans délai, l'autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

(3) Chaque Partie Contractante pourra demander à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements de la première citée pour l'exploitation des services aériens internationaux.

(4) Chaque Partie contractante pourra refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'exercice des droits prévus à l'article 3 du présent Accord si ladite entreprise n'est pas en mesure d'apporter sur demande la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains des nationaux — personnes physiques ou morales — de l'autre Partie Contractante, ou entre les mains de cette Partie Contractante elle-même.

Article 5. (1) Chaque Partie Contractante pourra révoquer l'autorisation accordée en application du paragraphe 2 de l'article 4 du présent Accord, ou la soumettre à des conditions restrictives, si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde les droits, n'observe pas les dispositions du présent Accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même, si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 4 du présent Accord n'est pas apportée. Chaque Partie Contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation, conformément à l'article 16 du présent Accord, à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate des conditions restrictives ne soit nécessaire pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou règlements.

(2) Chaque Partie Contractante pourra, moyennant notification écrite à l'autre Partie Contractante, remplacer par une autre entreprise dans les conditions prévues à l'article 4 du présent Accord, une entreprise désignée par elle. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 6. Les taxes prélevées sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'usage des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ne devront pas

excéder celles qui sont perçues pour les aéronefs d'une entreprise nationale dans les services aériens internationaux similaires.

Article 7. (1) Les aéronefs qu'utilise une entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes et qui pénètrent sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour en ressortir ou pour le survoler, y compris les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, objets d'équipement usuels et approvisionnements de bord, seront exempts des droits de douane et autres taxes prélevés sur les marchandises à l'entrée, à la sortie ou en transit. Cette exemption s'appliquera aussi dans la mesure où les marchandises se trouvant à bord des aéronefs en question sont utilisées pendant le survol du territoire de la Partie Contractante mentionnée en dernier lieu.

(2) Le carburants, lubrifiants, approvisionnements de bord, pièces de rechange et objets d'équipement usuels, introduits temporairement dans le territoire de l'une des Parties Contractantes pour y être, immédiatement ou après entreposage, montés sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ou pris à bord de toute autre manière, ou pour être réexportés d'une autre façon du territoire de la Partie Contractante mentionnée en premier, seront exempts des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

(3) Les carburants et lubrifiants pris, dans le territoire de l'une des Parties Contractantes, à bord des aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, et qui sont utilisés dans le service aérien international, seront exempts des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article, et de toutes taxes spéciales éventuelles sur la consommation.

(4) Chaque Partie Contractante pourra placer sous contrôle douanier les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

(5) Dans la mesure où il ne sera pas perçu de droits de douane et autres taxes pour les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 du présent article, ces marchandises ne seront pas soumises aux prohibitions et restrictions économiques à l'entrée, à la sortie et au transit qui leur seraient applicables par ailleurs.

Article 8. (1) Les entreprises désignées par chaque Partie Contractante jouiront de possibilités, égales et équitables pour l'exploitation des services aériens sur chacune des routes fixées au tableau des services.

(2) En exploitant les services aériens internationaux sur les routes fixées au tableau des services, toute entreprise désignée par une Partie Contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière entreprise exploite sur tout ou partie des mêmes routes.

(3) Les services aériens internationaux sur les routes fixées au tableau des services auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande probable de trafic au départ ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'effectuer des transports sur le territoire de l'autre Partie Contractante entre des points d'une route fixée au tableau des services et des points situés dans des Etats tiers sera exercé dans l'intérêt d'un développement ordonné des transports aériens internationaux de telle sorte que la capacité soit adaptée :

- a) A la demande de transports à destination ou en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise,
- b) A la demande de transports existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux,
- c) Aux exigences d'une exploitation rentable des routes en transit.

Article 9. Au cas où l'autorité aéronautique de 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 transférer, pour un temps déterminé, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, la fraction ou la totalité de la capacité de transport non utilisée. L'autorité aéronautique qui aura transféré tous ou une partie de ses droits pourra, à tout moment, les reprendre.

Article 10. Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire en raison des transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 11. (1) Les entreprises désignées indiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, un mois au plus tard avant l'ouverture des services aériens sur les lignes fixées au tableau des services, le type de service, les types d'avions envisagés, ainsi que les horaires. La même règle sera valable, par analogie, pour les changements ultérieurs.

(2) L'autorité aéronautique de l'une des Parties Contractantes fournira sur demande à l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement sollicitées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entreprise désignée par la première Partie Contractante sur les lignes fixées au tableau des services. Ces données contiendront toutes les indications nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Article 12. (1) Les tarifs qui sont appliqués, sur les routes fixées au tableau des services, aux passagers et aux marchandises, seront établis compte tenu de tous les facteurs, tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions particulières des diverses routes, et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même route.

(2) Les tarifs seront convenus, si possible, pour chaque route entre les entreprises désignées intéressées. A cet égard, les entreprises désignées tiendront compte des décisions applicables en vertu de la procédure pour l'établissement des tarifs fixée par l'Association internationale des Transports Aériens (A.I.T.A.) ou bien elles conviendront de ces tarifs si possible directement entre elles, après consultation des entreprises de transports aériens d'Etats tiers qui desservent tout ou partie de la même route.

(3) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins un mois avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être abrégé dans certains cas, si les autorités aéronautiques y consentent.

(4) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à convenir des tarifs, conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si une Partie Contractante

déclare ne pas pouvoir consentir aux tarifs qui lui ont été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes établiront ces tarifs par accord mutuel pour les routes et sections de routes sur lesquelles une entente n'a pas été réalisée.

(5) Si un accord conformément au paragraphe 4 du présent article n'est pas réalisé entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, l'article 17 du présent Accord sera applicable. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui n'aura pas à consentir à un tarif aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien du tarif précédemment en vigueur.

Article 13. Toute entreprise désignée par une Partie Contractante pourra entretenir et occuper pour ses affaires son propre personnel dans les aéroports et les villes du territoire de l'autre Partie Contractante dans lesquels elle a l'intention d'avoir sa représentation. Le permis de travail nécessaire pour l'exécution de ces fonctions sera accordé sur demande. Si une entreprise désignée renonce à établir une organisation propre dans les aéroports situés sur le territoire de l'autre Partie Contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux éventuels le personnel d'un tel aéroport ou d'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante conformément à l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 4 du présent Accord.

Article 14. Les équipages, les passagers et les expéditeurs des marchandises sont tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant pour leur compte et en leur nom, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des équipages, passagers et marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, à l'immigration, à l'émigration, aux passeports, aux formalités de congé, aux douanes, à la santé et au régime des devises.

Article 15. Si besoin est un échange de vues aura lieu entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, afin d'assurer une coopération étroite et une entente dans toutes les affaires concernant l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 16. En vue d'examiner les modifications à apporter au présent Accord ou au tableau des services ou d'examiner des questions d'interprétation, chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander qu'une consultation ait lieu. Il en sera de même en ce qui concerne l'examen de l'application de l'Accord si, de l'avis de l'une des Parties Contractantes, l'échange de vues prévu à l'article 15 n'a pas abouti. La consultation commencera dans un délai de deux mois après réception de la demande par l'autre Partie Contractante.

Article 17. (1) Dans la mesure où une divergence de vues sur l'interprétation ou l'application du présent Accord ne pourra être réglée conformément à l'article 16 elle sera soumise à un tribunal d'arbitrage, à la demande de l'une des Parties Contractantes.

(2) Le tribunal d'arbitrage sera constitué *ad hoc* de telle manière que chaque Partie Contractante désignera un arbitre et ces deux arbitres choisiront comme président, d'un commun accord, le ressortissant d'un Etat tiers qui sera désigné par les Gouvernements des Parties Contractantes. Les arbitres devront être désignés dans les deux mois et le président dans les trois mois après que l'une des

Parties Contractantes aura fait connaître à l'autre son intention de soumettre la divergence de vues à un tribunal d'arbitrage.

(3) Si les délais prévus au paragraphe 2 du présent article ne sont pas observés chaque Partie Contractante pourra, à défaut d'un autre arrangement, prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) de procéder aux nominations nécessaires. Si le Président possède la nationalité de l'une des deux Parties Contractantes ou s'il est empêché pour une autre raison, c'est au Vice-Président qui le remplace qu'il appartiendra de procéder aux nominations nécessaires.

(4) Le tribunal d'arbitrage décidera à la majorité des voix. Ses décisions seront obligatoires pour les deux Parties Contractantes. Chaque Partie Contractante prendra à sa charge les frais occasionnés par l'activité de son arbitre ainsi que de sa représentation dans la procédure devant le tribunal d'arbitrage; les frais du président ainsi que les autres frais seront assumés à parts égales par les Parties Contractantes. Pour le reste, le tribunal d'arbitrage réglera lui-même sa procédure.

Article 18. Si les deux Parties Contractantes adhèrent à une même convention multilatérale générale sur les transports aériens, les dispositions de cette dernière primeront celles du présent Accord. Les pourparlers tendant à établir dans quelle mesure une convention multilatérale abroge, remplace, modifie ou complète le présent Accord, auront lieu conformément à son article 16.

Article 19. Le présent Accord, toutes ses modifications et tout échange de notes relatives au tableau des services seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

Article 20. (1) Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés aussi tôt que possible à Bonn.

(2) Le présent Accord entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification.

(3) Chaque Partie Contractante pourra dénoncer en tout temps le présent Accord par écrit. Une telle notification sera communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accusera pas réception, ladite notification serait tenue pour reçue quinze jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

(4) L'Accord expirera un an après réception de la dénonciation par l'autre Partie Contractante.

GESCHEHEN zu Bonn, am 14. Juni
1976 in zwei Urschriften, jede in deut-
scher und französischer Sprache,
wobei jeder Wortlaut gleichermaßen
verbindlich ist.

FAIT à Bonn, le 14 juin 1976, en
double exemplaire en langues alle-
mande et française, les deux textes
faisant également foi.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Pour la République fédérale d'Allemagne :
GENSCHER

Für die Republik Zaire:
Pour la République du Zaïre :
KARL-I-BOND

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

AUSWÄRTIGES AMT

Bonn, den 14. Juni 1976

Exzellenz!

Ich beeche mich, Ihnen in Ausführung des Artikels 1 des am 2. August 1971 paraphierten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Zaire über den Luftverkehr namens der Regierung der Bundesrepublik Deutschland folgende Vereinbarung vorzuschlagen:

Der Fluglinienverkehr zwischen unseren Hoheitsgebieten kann auf den in nachstehendem Fluglinienplan festgelegten Linien durchgeführt werden:

FLUGLINIENPLAN

I. Fluglinien, die vom dem seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen zwischen den nachstehend aufgeführten Punkten mit Rechten der fünften Freiheit betrieben werden:

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Punkte im Hoheitsgebiet der Republik Zaire</i>	<i>Punkte darüber hinaus</i>
Punkte in der Bundes-Republik Deutschland	Accra und/oder Tunis	Kinshasa	Lusaka und/oder Johannesburg

II. Fluglinien, die von dem seitens der Republik Zaire bezeichneten Unternehmen zwischen den nachstehend aufgeführten Punkten mit Rechten der fünften Freiheit betrieben werden:

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Punkte im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland</i>	<i>Punkte darüber hinaus</i>
Punkte in der Republik Zaire	Douala und/oder Lagos	Frankfurt	Brüssel und/oder Paris

III. Ein bezeichnetes Unternehmen kann nach seiner Wahl einen oder mehrere Punkte auf einer festgelegten Linie auslassen, wenn der Abgangspunkt dieser Linie im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das Unternehmen bezeichnet hat.

IV. Zwischen den Vertragsparteien ist vereinbart worden, daß jeder im Fluglinienplan nicht aufgeführte Punkt auf den festgelegten Strecken ohne Verkehrsrechte zwischen diesem Punkt und dem Gebiet der anderen Vertragspartei bedient werden kann.

Falls sich die Regierung der Republik Zaire mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt, beeche ich mich vorzuschlagen, daß diese Note und

die das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortnote Eurer Exzellenz eine Vereinbarung zwischen unseren Regierungen bilden, die am gleichen Tage in Kraft tritt, wie das eingangs erwähnte Abkommen.

Genehmigen Sie, Exzellenz, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

[*Signed — Signé*¹]

Seiner Exzellenz dem Staatskommissar
für Auswärtige Angelegenheiten
und Internationale Zusammenarbeit
der Republik Zaire
Herrn Nquza Karl-i-Bond

AUSWÄRTIGES AMT²

Bonn, le 14 juin 1976

Excellence,

J'ai l'honneur, en exécution de l'article 1^e de l'Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République du Zaïre relatif aux transports aériens, paraphé le 2 août 1971, de vous proposer l'Arrangement suivant au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

Les services aériens entre nos territoires pourront être assurés sur les routes fixées au tableau des services figurant ci-après :

TABLEAU DES SERVICES

I. Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne avec les droits de 5^e liberté entre les points ci-dessous énumérés :

1 <i>Points d'origine</i>	2 <i>Points intermédiaires</i>	3 <i>Points sur le territoire de la République du Zaïre</i>	4 <i>Points situés au-delà</i>
Points en République fédérale d'Allemagne	Accra et/ou Tunis	Kinshasa	Lusaka et/ou Johannesburg

II. Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République du Zaïre avec les droits de 5^e liberté entre les points ci-dessous énumérés :

1 <i>Points d'origine</i>	2 <i>Points intermédiaires</i>	3 <i>Points sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne</i>	4 <i>Points situés au-delà</i>
Points en République du Zaïre	Douala et/ou Lagos	Francfort	Bruxelles et/ou Paris

¹ Signed by Hans-Dietrich Genscher — Signé par Hans-Dietrich Genscher.

² Ministère des affaires étrangères.

III. Une entreprise désignée pourra, à son choix, laisser à l'écart un ou plusieurs points sur l'une des routes fixées, à condition que le point de départ de cette route soit situé sur le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise.

IV. Il est convenu entre les Parties contractantes que tout point non repris dans le tableau des services pourra être desservi sur les routes spécifiées sans droits de trafic entre ce point et le territoire de l'autre Partie Contractante.

Si le Gouvernement de la République du Zaïre déclare approuver le tableau des routes susvisé, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et la note de réponse de votre Excellence exprimant l'accord de votre Gouvernement constituent un Arrangement entre nos Gouvernements qui entrera en vigueur le même jour que l'Accord mentionné ci-dessus.

Veuillez agréer, Excellence, les assurances de ma très haute considération.

[*Signé — Signed*¹]

Son Excellence Monsieur Nquza Karl-i-Bond
Commissaire d'Etat aux Affaires Etrangères
et à la Coopération Internationale
de la République du Zaïre

II

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

AMBASSADE DE LA RÉPUBLIQUE DU ZAÏRE
PRÈS LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE²

Bonn-Bad Godesberg, le 14. juni 1976

N. Ref: 05843

Exzellenz!

Ich beeohre mich, den Empfang Ihrer Note vom heutigen Tage zu bestätigen, die wie folgt lautet:

[*See note I — Voir note I*]

Ich beeohre mich, Ihnen mitzuteilen, daß die Regierung der Republik Zaire mit dem in Ihrer Note enthaltenen Fluglinienplan und damit einverstanden ist, daß Ihre Note und diese Antwort eine Vereinbarung zwischen unseren Regierungen bilden, die am gleichen Tage wie das heute unterzeichnete Abkommen zwischen der Republik Zaire und der Bundesrepublik Deutschland über den Luftverkehr in Kraft tritt.

¹ Signé par Hans-Dietrich Genscher — Signed by Hans-Dietrich Genscher.

² Embassy of the Republic of Zaire to the Federal Republic of Germany.

Genehmigen Sie, Exzellenz, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

[*Signed — Signé*]¹

Seiner Exzellenz dem Bundesminister des Auswärtigen
Herrn Hans-Dietrich Genscher

AMBASSADE DE LA RÉPUBLIQUE DU ZAÏRE
PRÈS LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Bonn-Bad Godesberg, le 14 juin 1976

N. Réf: 05843

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note de ce jour, rédigée comme suit :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement de la République du Zaïre approuve le tableau des services contenu dans votre note et accepte que votre note et la présente réponse constituent un Arrangement entre nos Gouvernements qui entrera en vigueur le même jour que l'Accord entre la République du Zaïre et la République fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens, signé aujourd'hui.

Veuillez agréer, Excellence, les assurances de ma très haute considération.

[*Signé — Signed*]²

Son Excellence Monsieur Hans-Dietrich Genscher
Ministre des Affaires Etrangères
de la République fédérale
d'Allemagne

¹ Signed by Nquza Karl-i-Bond — Signé par Nquza Karl-i-Bond.

² Signé par Nquza Karl-i-Bond — Signed by Nquza Karl-i-Bond.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF ZAIRE

The Federal Republic of Germany and the Republic of Zaire,

Desiring to promote the development of air transport between the Federal Republic of Germany and the Republic of Zaire and to strengthen international co-operation in this field,

Guided in particular by the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944,²

Have agreed as follows:

Article 1. The Contracting Parties shall grant each other the rights specified by this Agreement with a view to establishing the international civilian air links listed in the route schedule, which shall be determined by an exchange of diplomatic notes.

Article 2. 1. For the purposes of this Agreement and unless the text requires otherwise, the following terms mean:

(a) "Aeronautical authority": in the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; in the Republic of Zaire, the Civil Aviation Authority of the Department of Transport and Communications or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities.

(b) "Designated airline": an airline which one Contracting Party shall have designated by written notification to the other Contracting Party, in accordance with article 4 of this Agreement, as being an airline which shall operate international air services over the routes specified in the route schedule.

2. The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall have, for the purpose of this Agreement, the meanings laid down in articles 2 and 96 of the most recent text in force of the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944.

Article 3. 1. Each Contracting Party shall grant the other Contracting Party for the purpose of the operation by the designated airlines of international air services on the routes specified in the route schedule:

(a) The right of overflight. This right shall not apply to zones over which flying is prohibited. Overflights shall in all instances take place in accordance with the regulations in force in the country whose territory is being flown across;

(b) The right to land in its territory for non-traffic purposes, on condition that the landing is made at an airport which is open to international traffic;

¹ Came into force on 14 December 1984, i.e., one month after the exchange of the instruments of ratification, which took place at Bonn on 14 November 1984, in accordance with article 20 (2).

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(c) The right to land in its territory at the points listed in the route schedule in order to take on or discharge passengers, mail and cargo in international traffic.

2. In implementation of paragraph 1, each Contracting Party shall designate the air lanes along which the aircraft of the other Contracting Party shall fly across its territory.

Article 4. 1. Operation of the international air services on the routes specified in the route schedule may be started at any time, provided:

(a) The Contracting Party to whom the rights specified in article 3, paragraph 1, are granted has designated an airline in writing; and

(b) The Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline to inaugurate the air service.

2. The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of article 12 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

3. Each Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations of the first-mentioned Contracting Party governing the operation of international air traffic.

4. Each Contracting Party may withhold the exercise of the rights provided for in article 3 of this Agreement from any airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Contracting Party itself.

Article 5. 1. Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with article 4, paragraph 2, of this Agreement, in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in article 4, paragraph 4, is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultations as provided for in article 16 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of restrictive conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

2. Each Contracting Party may by written communication to the other Contracting Party, replace, subject to the provisions of article 4 of this Agreement, an airline which it has designated by another airline. The new designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 6. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for use of airports and other aviation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

Article 7. 1. Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of

goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

2. Fuel, lubricating oils, aircraft stores, spare parts and regular equipment temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the first-mentioned Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges referred to in paragraph 1 of this article.

3. Fuel and lubricating oils taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air service shall be exempt from customs duties and other charges referred to in paragraph 1 of this article, as well as from any special consumption charges.

4. Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 of this article under customs supervision.

5. Inasmuch as customs duties and other charges shall not be levied on the goods referred to in paragraphs 1 to 3 of this article, such goods shall not be subject to the economic prohibitions and restrictions which would otherwise apply to their importation, exportation and transit.

Article 8. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the route schedule.

2. In the operation of international air services on the routes specified in the route schedule, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of a designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

3. International air services on the routes specified in the route schedule shall have as their primary objective the provision of a transport capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of such airline to carry traffic in the territory of the other Contracting Party between the points of a route specified in the route schedule and points located in third countries shall be exercised, in the interests of a well-ordered development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

- (a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) The traffic demand existing in the areas through which the air services pass taking account of local and regional air services;
- (c) The requirements of an economical operation of through traffic routes.

Article 9. In the event that the aeronautical authority of either of the Contracting Parties should not wish to utilize, on one or more of the routes, a part or the whole of the capacity which it has been granted, it may transfer to the airline designated by the other Contracting Party, for a specified period, the unutilized part or the whole of its capacity. The aeronautical authority that has transferred all or part of its rights may recover them at any time.

Article 10. Each Contracting Party undertakes to grant to the other Contracting Party the free transfer, at the official rate, of the surplus revenue earned in its territory from the carriage of passengers, baggage, mail and cargo by the designated airline of the other Contracting Party.

Article 11. 1. The designated airline shall inform the aeronautical authorities of the two Contracting Parties not later than one month before the inauguration of the air services on the routes specified in the route schedule of the type of services, the types of aircraft to be used and the timetables. The same rule shall apply *mutatis mutandis*, in respect of any subsequent changes.

2. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such periodic or other statistical data on the designated airlines as may reasonably be required for the purpose of reviewing the capacity provided by a designated airline of the first Contracting Party on the route specified in the route schedule. Such data shall include all the information necessary for determining the volume, origin and destination of such traffic.

Article 12. 1. The rates for passengers and cargo on the routes specified in the route schedule shall be established with due regard to all factors, such as the cost of operation, reasonable profit, special characteristics of the various routes and the rates charged by other airlines serving all or part of the same route.

2. The rates shall, if possible, be agreed for each route by agreement between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines shall be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or shall, if possible, agree on such rates directly among themselves after consulting airlines of third countries which operate over the same routes or part thereof.

3. The rates so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of each Contracting Party not less than one month before the date on which it is proposed that they should become effective. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

4. If no agreement is reached between the designated airlines in accordance with paragraph 2 above or, if one of the Contracting Parties does not consent to the rates submitted for its approval in accordance with paragraph 3 above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall by mutual agreement establish the rates for those routes or parts thereof on which there is no agreement.

5. If no agreement as envisaged in paragraph 4 above is reached between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, article 17 of this Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award has been rendered, the Contracting Party which has withheld its consent to a given rate shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the rate previously in effect.

Article 13. Each airline designated by either Contracting Party may maintain and employ its own personnel for its business transactions in the airports and cities in the territory of the other Contracting Party where it intends to maintain an agency. The work permit required for the exercise of these functions shall be granted on application. If a designated airline refrains from establishing its own organization at airports in the territory of the other Contracting Party, it shall

have its work performed, so far as possible, by the personnel of such an airport or of an airline designated by the other Contracting Party in accordance with article 4, paragraph 1, subparagraph (a), of this Agreement.

Article 14. Crew, passengers and shippers of cargo shall be bound to comply, either in person or through a third party acting on their behalf, with the laws and regulations governing admission to, stay in and departure from the territory of each Contracting Party of crew, passengers and cargo, such as those relating to entry, immigration, emigration, passports, clearance formalities, customs, health and currency regulations.

Article 15. Whenever necessary, an exchange of views shall take place between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, with a view to ensuring close co-operation and understanding in all matters regarding the application of this Agreement.

Article 16. Either Contracting Party may, at any time, request a consultation with the other Contracting Party in order to discuss amendments to this Agreement or to the route schedule, or to discuss points of interpretation. This shall also apply to discussions on the implementation of the Agreement if, in the view of one of the Contracting Parties, the exchange of views referred to in article 15 has failed. The consultation shall begin within two months of the date on which the other Contracting Party receives the request.

Article 17. 1. To the extent that any disagreement arising out of the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with article 16 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

2. Such arbitral tribunal shall be established on an *ad hoc* basis in such a manner that each Contracting Party shall designate one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their Chairman, who shall be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. The members shall be designated within two months and the chairman within three months following notification by either Contracting Party to the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to arbitration.

3. In the event of failure to comply with the time-limits prescribed in paragraph 2 above, either Contracting Party may, in the absence of any other arrangement, request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary designations. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented, his deputy in office shall make the necessary designation.

4. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding for both Contracting Parties. Each of the Contracting Parties shall bear the expenses of its own member as well as of its representation in the proceedings at the arbitral tribunal; the expenses of the chairman and any other expenses shall be borne in equal parts by both Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 18. In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or

supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with article 16 of the present Agreement.

Article 19. This Agreement, any amendments thereto and any exchange of notes in respect of the route schedule shall be communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO) for registration.

Article 20. 1. The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Bonn.

2. The present Agreement shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

3. Each Contracting Party may at any time give written notice of termination of the present Agreement. Such notice shall be communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO). If a Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received 15 days after it is received at the headquarters of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

4. The Agreement shall expire one year after the date of the receipt of such notice by the other Contracting Party.

DONE at Bonn on 14 June 1976 in duplicate in the German and French languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany:
GENSCHER

For the Republic of Zaire:
KARL-I-BOND

EXCHANGE OF NOTES

I

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Bonn, 14 June 1976

Sir,

I have the honour to propose to you, pursuant to article 1 of the Air Transport Agreement initialled on 2 August 1971 between the Federal Republic of Germany and the Republic of Zaire, the following arrangement on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany:

The air service between our respective territories may be operated on the routes specified in the following route schedule:

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by the airline designated by the Federal Republic of Germany between the points listed below, with fifth freedom rights:

<i>1 Point of origin</i>	<i>2 Intermediate points</i>	<i>3 Points in the territory of the Republic of Zaire</i>	<i>4 Points beyond</i>
Points in the Federal Republic of Ger- many	Accra and/or Tunis	Kinshasa	Lusaka and/or Johan- nesburg

II. Routes to be operated by the airline designated by the Republic of Zaire between the points listed below, with fifth freedom rights.

<i>1 Point of origin</i>	<i>2 Intermediate points</i>	<i>3 Points in the territory of the Federal Republic of Germany</i>	<i>4 Points beyond</i>
Points in the Republic of Zaire	Douala and/or Lagos	Frankfurt	Brussels and/or Paris

III. A designated airline may, at its discretion, omit one or more points on its route, on condition that the point of origin of that route is situated in the territory of the Contracting Party which has designated that airline.

IV. It is agreed between the Contracting Parties that any point on the designated routes not listed in the route schedule may be served without traffic rights between that point and the territory of the other Contracting Party.

If the Government of the Republic of Zaire agrees with the above route schedule, I have the honour to propose that this note together with your note of reply expressing the agreement of your Government shall constitute an arrangement between our Governments to enter into force on the same day as the aforesaid Agreement.

Accept, Sir, etc.

[HANS-DIETRICH GENSCHER]

His Excellency Mr Nquza Karl-i-Bond
State Commissioner for Foreign Affairs
and International Co-operation
of the Republic of Zaire

II

**EMBASSY OF THE REPUBLIC OF ZAIRE
TO THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

Bonn-Bad Godesberg, 14 June 1976

No. Ref. 05843

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your note of today's date, which reads as follows:

[*See note I*]

I have the honour to inform you that the Government of the Republic of Zaire endorses the route schedule specified in your note and agrees that your note, together with the present note of reply, shall constitute an arrangement between our Governments, to enter into force the same day as the Air Transport Agreement between the Republic of Zaire and the Federal Republic of Germany.

Accept, Sir, etc.

[NQUZA KARL-I-BOND]

His Excellency Mr. Hans-Dietrich Genscher
Federal Minister for Foreign Affairs

No. 25189

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
ITALY**

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at Rome on 28 January 1977**

Authentic texts: German and Italian.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August
1987.*

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
ITALIE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec échange de
notes). Signé à Rome le 28 janvier 1977**

Textes authentiques : allemand et italien.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août
1987.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER ITALIENISCHEN REPUBLIK ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und die Italienische Republik —

im folgenden als „Vertragsparteien“ bezeichnet, die das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt ratifiziert haben und ein Abkommen zu dem Zweck abzuschließen wünschen, den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln —

haben folgendes vereinbart:

Artikel I. Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt,

a) „Übereinkommen“: das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge, aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens im Sinne der Artikel 90 und 94, soweit sie zwischen den Vertragsparteien in Kraft sind;

b) „Luftfahrtbehörden“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr und in bezug auf die Italienische Republik das Ministerium für Verkehr, Generaldirektion Zivilluftfahrt, oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der von diesen Behörden wahrgenommenen Aufgaben ermächtigt ist;

c) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel III dieses Abkommens durch schriftliche Mitteilung für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den in dieser Mitteilung aufgeführten Linien bezeichnet hat;

d) die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „Internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben die in den Artikeln 2 und 96 des Übereinkommens festgelegte Bedeutung.

Artikel II. 1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien, der von den beiden Vertragsparteien durch Notenwechsel zu vereinbaren ist (im folgenden als „vereinbarter Fluglinienverkehr“ und „festgelegte Linien“ bezeichnet).

2. Vorbehaltlich der Beachtung der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei folgende Rechte:

a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

b) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c) beim Betrieb eines vereinbarten Fluglinienverkehrs auf einer festgelegten Linie im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den im Fluglinienplan

aufgeführten Punkten zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht, die aus dem Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei oder eines dritten Staates stammen oder für diese bestimmt sind, abzusetzen oder aufzunehmen.

3. Durch Absatz 2 dieses Artikels wird dem Unternehmen der einen Vertragspartei nicht das Recht verliehen, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei bestimmt sind.

Artikel III. 1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, durch ihre Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei schriftlich ein Unternehmen für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien zu bezeichnen.

2. Nach Eingang der Bezeichnung erteilt die Vertragspartei durch ihre Luftfahrtbehörden unter der Voraussetzung der Befolgung der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebserlaubnis.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften zu erfüllen, die diese Behörden üblicherweise auf die Luftfahrtunternehmen und auf den Betrieb des internationalen gewerblichen Fluglinienverkehrs anwenden.

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, ein bezeichnetes Unternehmen abzulehnen oder die einem Unternehmen für die Ausübung der Rechte im Sinne des Artikels II Absatz 2 dieses Abkommens erteilte Erlaubnis auszusetzen oder zu widerrufen oder die Erlaubnis mit Auflagen zu versehen, die sie für die Ausübung dieser Rechte durch ein Unternehmen für erforderlich hält, wenn ihr nicht ausreichender Beweis erbracht wird, daß der wesentliche Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und die tatsächliche Kontrolle über das Unternehmen der Vertragspartei, die es bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zustehen.

5. Das Unternehmen, welches in dieser Weise bezeichnet ist und eine Betriebserlaubnis erhalten hat, kann unter der Voraussetzung der Befolgung des Artikels VI jederzeit den vereinbarten Fluglinienverkehr aufnehmen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebserlaubnis auszusetzen, zu widerrufen oder mit von ihr für notwendig befundenen geeigneten Auflagen zu versehen, wenn das bezeichnete Unternehmen es nach Auffassung dieser Vertragspartei unterläßt, die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei zu befolgen oder den Fluglinienverkehr in einer der in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen abweichenden Weise betreibt. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur Gebrauch machen, wenn die in den Artikeln X und XI vorgesehenen Verfahren erfolglos durchgeführt worden sind, es sei denn, daß eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sonstige geeignete Maßnahmen erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Rechtsvorschriften zu vermeiden.

Artikel IV. 1. Die Luftfahrzeuge des von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmens, die in dem vereinbarten Fluglinienverkehr eingesetzt sind, werden zur Landung im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Befreiung von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben einschließlich der Untersuchungskosten zugelassen.

2. Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in den Luftfahrzeugen des von einer Vertragspartei

bezeichneten Unternehmens vorhanden sind, können unter Befreiung von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben einschließlich der Untersuchungskosten in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbracht werden. Diese Gegenstände dürfen nur mit Zustimmung der Zollbehörden der letztgenannten Vertragspartei ausgeladen werden.

3. Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zum ausschließlichen Gebrauch durch die in dem vereinbarten Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens eingeführt werden, sind von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben einschließlich der Untersuchungskosten befreit.

4. Treibstoffe und Schmieröle, welche die Luftfahrzeuge des von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an Bord nehmen, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben (für die Italienische Republik; imposte di fabbricazione e di consumo). Dies gilt auch bezüglich des Teils, der für den Verbrauch während des Überfliegens des Hoheitsgebiets der anderen Vertragspartei bestimmt ist. Die gleiche Befreiung wird auch für die Ersatzteile, die Bordvorräte und die üblichen Bordausrüstungen in den Grenzen und unter den Bedingungen gewährt, wie sie von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei festgesetzt werden, soweit diese Gegenstände unmittelbar ausgeführt werden.

5. Die Gegenstände, für welche die in den vorstehenden Absätzen genannten Erleichterungen gewährt werden, dürfen nur für Zwecke des Luftverkehrs verwendet werden und müssen, wenn ihre Verwendung unterbleibt, wieder ausgeführt werden, sofern nicht nach den im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei in Kraft befindlichen Bestimmungen ihre Übertragung auf ein anderes Luftfahrtunternehmen oder ihre Einfuhr gestattet wird. Sie bleiben bis zu ihrer Verwendung und Bestimmung unter Zollüberwachung.

6. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen können von der Einhaltung bestimmter Förmlichkeiten abhängig gemacht werden, die im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Befreiungen gewähren soll, üblicherweise in Kraft sind; die Befreiungen gelten nicht für die als Entgelt für Dienstleistungen empfangenen Gebühren.

7. Soweit für die in den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels genannten Gegenstände Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Gegenstände nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel V. 1. Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien wird in gleicher und billiger Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen den jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu betreiben.

2. Bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens gebührend Rücksicht, damit der auf den festgelegten Linien oder Teilen dieser Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

Artikel VI. 1. Der von den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien betriebene Fluglinienverkehr muß in einem angemessenen Verhältnis zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Linien stehen; er dient vor allem dazu, ein angemessenes Beförderungsangebot bereitzustellen, das die gegenwärtige und unter gewöhnlichen Umständen vorhersehbare Nachfrage bei der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht zwischen dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und dem Hoheitsgebiet der Bestimmungsstaaten befriedigt.

2. Die Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht, die an Punkten aufgenommen oder abgesetzt werden, welche im Hoheitsgebiet dritter Staaten auf den festgelegten Linien liegen, erfolgt unter Berücksichtigung des allgemeinen Grundsatzes, daß das Beförderungsangebot angepaßt sein soll

- a) an die Erfordernisse des Verkehrs zwischen den Abgangsstaaten und den Bestimmungsstaaten;
- b) an die Erfordernisse des Fernverkehrs;
- c) an die Verkehrserfordernisse des Gebiets, das das Unternehmen beim Betrieb seines Fluglinienverkehrs überfliegt.

3. Vor der Aufnahme des vereinbarten Fluglinienverkehrs und bei späteren Änderungen des Beförderungsangebots einigen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien über die Anwendung der in den vorstehenden Absätzen dieses Artikels genannten Grundsätze über den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen.

4. Die Flugpläne einschließlich der Flugstrecken, der Art der Dienste und der vorgesehenen Flugzeugmuster sind den Luftfahrtbehörden mindestens sechzig Tage vor ihrem Inkrafttreten zur Genehmigung vorzulegen.

5. Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen des bezeichneten Unternehmens, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen.

Artikel VII. 1. Die auf den vereinbarten Fluglinienverkehr anzuwendenden Tarife werden in angemessener Höhe unter gebührender Berücksichtigung aller wichtigen einschlägigen Faktoren wie der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Merkmale des betreffenden Flugliniendienstes und, sofern dies für zweckdienlich gehalten wird, des Tarifs anderer Unternehmen auf Teilen der festgelegten Fluglinie festgesetzt. Für die Festsetzung der Tarife sind die folgenden Bestimmungen dieses Artikels maßgebend.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife werden, wenn möglich, für jede festgelegte Fluglinie zwischen den bezeichneten Unternehmen vereinbart (sofern es für zweckdienlich gehalten wird, unter Konsultation anderer Unternehmen, die auf der gesamten Fluglinie oder einem Teil dieser Linie Fluglinienverkehr betreiben). Diese Vereinbarung wird nach dem vom Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) angewendeten Tariffestsetzungsverfahren getroffen.

3. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in be-

sonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

4. Kommt eine Vereinbarung zwischen den bezeichneten Unternehmen über die Tarife nicht zustande, so versuchen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien selbst, sie im gegenseitigen Einvernehmen festzusetzen.

5. Können sich die Luftfahrtbehörden nicht über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 3 dieses Artikels vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 4 einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach Maßgabe der Artikel XI und XII dieses Abkommens beigelegt.

6. a) Ein Tarif kann nicht in Kraft treten, wenn die Luftfahrtbehörde der einen oder der anderen Vertragspartei ihn nicht befürwortet, es sei denn, daß der Fall des Artikels XII dieses Abkommens eintritt.

b) Die nach diesem Artikel festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife nach Maßgabe dieses Artikels festgesetzt werden.

Artikel VIII. Jede Vertragspartei gewährt dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen das Recht, die durch die Beförderung im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte frei und ohne Beschränkung in den Währungen der beiden Vertragsparteien zum amtlichen Wechselkurs nach ihren jeweiligen Hauptgeschäftsnielerlassungen zu transferieren.

Artikel IX. Jedes bezeichnete Unternehmen kann im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei sein eigenes kaufmännisches, Verwaltungs- und technisches Personal unterhalten, das zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs erforderlich ist.

Artikel X. Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel XI. Zur Erörterung etwaiger Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jede Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel X keinen Erfolg gehabt hat. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel XII. 1. Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel XI beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

2. Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien benannt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen benannt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

3. Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten

des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

4. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht. Die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

5. Wenn und solange eine Vertragspartei oder das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei sich nicht an die nach den vorstehenden Absätzen dieses Artikels getroffene Entscheidung hält, kann die andere Vertragspartei die Rechte und Vorrechte, die sie der zuwiderhandelnden ersten Vertragspartei oder den von dieser bezeichneten Unternehmen auf Grund dieses Abkommens gewährt, beschränken, zeitweilig aufheben oder widerrufen.

Artikel XIII. Wird ein allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen geschlossen, dem beide Vertragsparteien beitreten, so wird dieses Abkommen in der Weise geändert, daß es einem solchen Übereinkommen angepaßt wird.

Artikel XIV. 1. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit kündigen.

2. Eine entsprechende Mitteilung über die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gemacht.

3. Im Falle der Kündigung tritt dieses Abkommen zwölf Monate nach dem Tag außer Kraft, an dem sie bei der anderen Vertragspartei eingegangen ist, es sei denn, daß die Kündigung vor Ablauf der Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgezogen wird.

4. Bestätigt die andere Vertragspartei den Empfang der Kündigung nicht, so gilt die Kündigung fünfzehn Tage nach Empfang der entsprechenden Mitteilung durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) als eingegangen.

Artikel XV. Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden beim Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) registriert.

Artikel XVI. Dieses Abkommen tritt fünfzehn Tage nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

[*For the testimonium and signatures, see p. 162 of this volume — Pour le testimonium et les signatures, voir p. 162 du présent volume.*]

[ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN]

ACCORDO SUL TRAFFICO AEREO TRA LA REPUBBLICA ITALIANA E LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA

La Repubblica Italiana e la Repubblica Federale di Germania,

denominati d'ora innanzi « Parti Contraenti », avendo ratificato la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944 e desiderando concludere un Accordo al fine di disciplinare i servizi aerei tra i rispettivi territori e oltre,

hanno convenuto quanto segue:

Articolo I. Ai fini del presente Accordo, a meno che dal contesto non risulti altrimenti:

a) Il termine « La Convenzione » significa la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944 e comprende tutti gli Annessi adottati ai sensi dell'articolo 90 di detta Convenzione ed ogni emendamento degli Annessi o della Convenzione ai sensi degli articoli 90 e 94, nella misura in cui tali emendamenti siano in vigore per ambedue le Parti Contraenti;

b) il termine « Autorità Aeronautiche » significa, nel caso della Repubblica Italiana il Ministero dei Trasporti — Direzione Generale dell'Aviazione Civile e, nel caso della Repubblica Federale di Germania, il Ministero Federale del Trasporti, oppure, in entrambi i casi, ogni altra persona od Ente autorizzati ad assolvere le funzioni esercitate delle suddette Autorità;

c) il termine « impresa designata » significa un'impresa che una Parte Contraente avrà designato, mediante notificazione scritta all'altra Parte Contraente, a norma dell'articolo III del presente Accordo, per l'esercizio di servizi aerei sulle rotte specificate in tale notificazione;

d) i termini « territorio », « servizio aereo », « servizio aereo internazionale » e « scalo per scopi non commerciali » hanno rispettivamente il significato ad essi attribuito negli articoli 2 e 96 della Convenzione.

Articolo II. 1. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i diritti specificati nel presente Accordo al fine di istituire servizi aerei sulle rotte specificate nella tabella delle rotte da concordarsi tra le due Parti Contraenti attraverso scambio di note (d'ora innanzi indicate rispettivamente come « servizi convenuti » e « rotte specificate »).

2. Subordinatamente all'osservanza delle disposizioni del presente Accordo, l'impresa designata da ciascuna Parte Contraente godrà dei seguenti diritti:

- a) di sorvolare, senza farvi scalo, il territorio dell'altra Parte Contraente;
- b) di fare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente per scopi non commerciali; e
- c) nell'esercizio di un servizio convenuto su una rotta specificata di fare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente nei punti specificati nella tabella delle rotte, allo scopo di sbarcare o imbarcare passeggeri, posta e merci provenienti da o destinati al territorio della prima Parte Contraente o di un terzo Paese.

3. Nessuna delle disposizioni del paragrafo 2 potrà essere intesa nel senso di conferire alla impresa di una Parte Contraente il diritto di imbarcare nel territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri, posta e merci destinati ad altro punto del territorio di quest'ultima Parte Contraente.

Articolo III. 1. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di designare per iscritto — a mezzo delle proprie Autorità Aeronautiche — all'altra Parte Contraente una impresa per l'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte specificate.

2. Ricevuta la designazione, la Parte Contraente deve — per mezzo delle proprie Autorità Aeronautiche e subordinatamente all'osservanza delle disposizioni dei paragrafi 3 e 4 di questo articolo — concedere senza indugio all'impresa designata la relativa autorizzazione d'esercizio.

3. Le Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente possono richiedere all'impresa designata dall'altra Parte Contraente di fornire loro la dimostrazione soddisfacente che essa è in grado di osservare le condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti che esse applicano di regola all'attività dei vettori aerei e all'esercizio dei servizi aerei internazionali commerciali.

4. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di rifiutare la designazione di un'impresa o di sospendere o revocare a un'impresa l'autorizzazione per l'esercizio dei diritti indicati al paragrafo 2 dell'Art. II del presente Accordo, o d'imporre le condizioni che essa ritenga necessarie all'esercizio da parte di un'impresa dei diritti anzidetti, nel caso in cui essa non abbia la prova soddisfacente che la proprietà sostanziale e l'effettivo controllo di tale impresa sono nelle mani della Parte Contraente che ha designato l'impresa o di suoi cittadini.

5. L'impresa così designata e autorizzata può cominciare a esercire i servizi convenuti in qualsiasi momento, subordinatamente all'osservanza delle disposizioni dell'Art. VI.

6. Ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di sospendere o revocare l'autorizzazione d'esercizio ovvero d'imporre quelle appropriate condizioni che riterrà necessarie nel caso che l'impresa designata venga meno, secondo il giudizio della Parte stessa, all'osservanza delle leggi e dei regolamenti della Parte Contraente concedente i diritti o comunque svolga l'esercizio in modo diverso dalle condizioni prescritte nel presente Accordo. Ciascuna Parte Contraente farà uso di questo diritto solo se siano già state esperite inutilmente le procedure previste agli Articoli X e XI, sempre che non si appalesi indispensabile, ad evitare ulteriori violazioni di legge o regolamenti, l'immediata sospensione dell'esercizio ovvero l'adozione di altre idonee misure.

Articolo IV. 1. Gli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente, impiegati nei servizi convenuti, sono ammessi allo scalo nel territorio dell'altra Parte Contraente in esenzione dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa gravanti sulle merci all'importazione, all'esportazione e al transito ivi comprese le spese di ispezione.

2. I carburanti, gli oli lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio e le dotazioni normali di bordo, esistenti sugli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente, sono ammessi nel territorio dell'altra Parte Contraente in esenzione dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa gravanti sulle merci all'importazione, all'esportazione e al transito ivi comprese le spese di ispezione.

Detti materiali non possono essere sbarcati senza il consenso dette Autorità doganali di detta ultima Parte Contraente.

3. I carburanti, gli oli lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio e le dotazioni normali di bordo introdotti nel territorio di una Parte Contraente per l'uso esclusivo degli aeromobili dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente, impiegati nell'esercizio dei servizi convenuti, sono esenti dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa gravanti sulle merci all'importazione, all'esportazione e al transito ivi comprese le spese di ispezione.

4. I carburanti e gli oli lubrificanti che gli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente prendono a bordo nel territorio dell'altra Parte Contraente, rimangono esenti dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa di cui al paragrafo 1 del presente articolo come pure da ogni altra specifica imposta di fabbricazione o di consumo (per la Repubblica Federale di Germania: besondere Verbrauchsabgaben). Ciò vale anche per la parte destinata ad essere consumata nel corso dei voli al di sopra del detto territorio. Uguale esenzione è accordata alle parti di ricambio, alle provviste di bordo ed alle dotazioni normali di bordo, nei limiti e condizioni stabiliti dalle competenti Autorità dell'altra Parte Contraente purchè gli stessi vengano direttamente esportati.

5. I materiali che beneficiano delle agevolazioni indicate nei paragrafi precedenti non possono essere utilizzati per usi diversi dai servizi di voto e debbono essere riesportati in caso di mancato impiego, a meno che non ne sia permessa la cessione ad altra impresa aerea ovvero l'importazione secondo le prescrizioni in vigore nel territorio della Parte Contraente interessata. In attesa del loro uso e destinazione debbono rimanere sotto controllo doganale.

6. Le esenzioni previste dal presente articolo possono essere subordinate all'osservanza di determinate formalità, normalmente in vigore nel territorio della Parte Contraente che deve accordarle, e non vanno riferite ai diritti percepiti come corrispettivo di servizi resi.

7. Nella misura in cui non saranno percepiti i dazi doganali e gli altri diritti e tasse per i materiali menzionati ai paragrafi da 1 a 4 del presente articolo, tali materiali non saranno sottoposti a quelle proibizioni e restrizioni economiche all'importazione, all'esportazione e al transito che dovrebbero altrimenti essere loro applicate.

Articolo V. 1. Le imprese designate dalle due Parti Contraenti godranno di pari ed eque possibilità nell'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte specificate tra i rispettivi territori ed oltre.

2. Nell'esercizio dei servizi convenuti, l'impresa designata da ciascuna Parte Contraente terrà in debita considerazione gli interessi dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente in modo da non interferire indebitamente sui servizi che quest'ultima esercisce sulle rotte specificate o su settori di esse.

Articolo VI. 1. I servizi convenuti eserciti dalle imprese designate dalle due Parti Contraenti dovranno essere ragionevolmente correlati alle esigenze del pubblico per il trasporto aereo sulle rotte specificate; il loro scopo principale sarà di offrire una capacità adeguata a soddisfare le esigenze attuali e ragionevolmente prevedibili per il trasporto di passeggeri, posta e merci tra il territorio della Parte Contraente che ha designato l'impresa ed il territorio dei Paesi di destinazione.

2. Il trasporto dei passeggeri, della posta e delle merci imbarcati o sbarcati negli scali situati nel territorio di terzi Stati lungo le rotte specificate verrà assicurato tenendo presente il principio generale che la capacità deve essere correlata:

- a) alle esigenze del traffico tra i Paesi di origine ed i Paesi di destinazione;
- b) alle esigenze dei servizi a lungo percorso;
- c) alle esigenze del traffico della zona attraverso la quale l'impresa esercisce il proprio servizio.

3. Prima dell'inizio dei servizi convenuti e per le successive variazioni di capacità le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti si accorderanno sulla applicazione dei principi di cui ai paragrafi precedenti del presente Articolo per l'esercizio dei servizi convenuti da parte delle imprese designate.

4. Gli orari dei servizi, comprendenti anche gli itinerari, il tipo dei servizi e il tipo di aeromobili previsti, dovranno essere sottoposti all'approvazione delle Autorità Aeronautiche almeno 60 (sessanta) giorni prima della loro entrata in vigore.

5. Le Autorità Aeronautiche di ciascuna delle due Parti Contraenti forniranno, a richiesta, alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente, ogni dato statistico, periodico od altro, relativo all'impresa designata che possa essere ragionevolmente richiesto per controllare la capacità di trasporto offerta dall'impresa designata della prima Parte Contraente sui servizi fissati nella tabella delle rotte.

Articolo VII. 1. Le tariffe da applicarsi sui servizi convenuti debbono essere stabilite in misura ragionevole, prendendo in debita considerazione tutti i principali fattori ad esse connessi, fra cui il costo di esercizio, un ragionevole profitto, le caratteristiche del servizio e, ove ritenuto opportuno, le tariffe applicate da altre imprese su qualsiasi parte della rotta specificata. Tali tariffe devono essere determinate in conformità delle seguenti disposizioni del presente Articolo.

2. Le tariffe di cui al paragrafo 1 del presente articolo devono essere concordate, se possibile, per ognuna delle rotte specificate, tra le imprese designate (ove ritenuto opportuno, in consultazione con altre imprese operanti sull'intera rotta o su una parte di essa). Tale accordo deve essere raggiunto attraverso i sistemi adottati in materia di tariffe della Associazione per il Trasporto Aereo Internazionale (IATA).

3. Tutte le tariffe così concordate devono essere sottoposte per la approvazione alle Autorità Aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti almeno 30 giorni prima della data proposta per la loro entrata in vigore. Tale termine può essere ridotto in casi speciali, se le Autorità Aeronautiche concordano in questo senso.

4. In caso di disaccordo tra le imprese designate per quanto riguarda le tariffe, le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti cercheranno esse stesse di determinarle di comune accordo.

5. Qualora le Autorità Aeronautiche non concordino nell'approvazione di una qualsiasi tariffa sottoposta ad esse, secondo quanto è previsto nel paragrafo 3 del presente articolo, o sulla determinazione di una qualsiasi tariffa, secondo quanto è previsto nel paragrafo 4, la controversia deve essere regolata in conformità delle disposizioni degli art. XI e XII del presente Accordo.

6. a) Nessuna tariffa può entrare in vigore se l'Autorità Aeronautica dell'una o dell'altra Parte Contraente non la ritenga di proprio gradimento, a meno che non ricorra il caso previsto dalle disposizioni dell'art. XII del presente Accordo.

b) Quando siano state stabilite in conformità delle disposizioni del presente articolo, le tariffe debbono rimanere in vigore fino a quando nuove tariffe non siano state determinate in conformità con le disposizioni del presente articolo.

Articolo VIII. Ognuna delle Parti Contraenti concede alla impresa designata dall'altra Parte Contraente il diritto di trasferire liberamente, senza alcuna limitazione, nelle valute delle due Parti Contraenti ai relativi uffici principali, al tasso ufficiale di cambio, i redditi realizzati nel territorio dell'altra Parte Contraente nell'esercizio dei trasporti aerei.

Articolo IX. Ciascuna impresa designata può mantenere nel territorio dell'altra Parte Contraente proprio personale commerciale, amministrativo e tecnico, necessario all'espletamento del traffico aereo di linea convenuto.

Articolo X. Le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti si metteranno in contatto, ove necessario, per assicurare una stretta collaborazione in ordine alle questioni riguardanti l'applicazione e l'interpretazione delle disposizioni contenute nel presente Accordo.

Articolo XI. Consultazioni tendenti all'eventuale modifica del presente Accordo o della tabella delle rotte potranno essere richieste in ogni momento da ciascuna Parte Contraente. Lo stesso vale per le questioni relative all'interpretazione e all'applicazione di questo Accordo, sempre che, a giudizio di una delle Parti Contraenti, la procedura a tale fine prevista dall'articolo X non abbia dato un risultato positivo. Le predette consultazioni cominceranno entro il termine di 60 (sessanta) giorni, a partire dalla ricezione della domanda.

Articolo XII. Nella misura in cui una controversia sulla interpretazione o l'applicazione del presente Accordo non possa essere risolta in base all'Articolo XI, essa sarà, a richiesta di una Parte Contraente, sottoposta ad un tribunale arbitrale.

2. Il tribunale arbitrale sarà costituito di volta in volta in modo che ciascuna Parte Contraente designi un arbitro e che i due arbitri si accordino sulla scelta di un presidente cittadino di uno stato terzo che sarà nominato dai Governi delle due Parti Contraenti. Gli arbitri dovranno essere designati nei 60 (sessanta) giorni, e il presidente nei 90 (novanta) giorni dopo che l'una delle Parti Contraenti avrà fatto conoscere all'altra Parte Contraente la sua intenzione di sottoporre la divergenza ad un tribunale arbitrale.

3. Qualora i termini previsti nel paragrafo 2 non venissero osservati, ciascuna Parte Contraente potrà, in mancanza di diversa intesa, pregare il Presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI) di procedere alle designazioni necessarie. Qualora il Presidente abbia la nazionalità di una delle due Parti Contraenti o qualora il medesimo sia impedito da altre ragioni, il Vice-Presidente, che lo sostituisce, procederà alle designazioni necessarie.

4. Il tribunale arbitrale decide a maggioranza di voti. Le sue decisioni saranno impegnative per le due Parti Contraenti. Ciascuna Parte Contraente avrà a suo carico le spese relative al proprio arbitro come pure quelle relative alla sua

partecipazione nella procedura davanti al tribunale arbitrale. Le spese relative al Presidente, come pure le altre spese, saranno a carico delle Parti Contraenti in uguale misura. Per il resto, il tribunale arbitrale stabilità la sua procedura.

5. Se e sino a quando ciascuna Parte Contraente o l'impresa designata di ciascuna Parte Contraente non si attenga alla decisione presa ai sensi dei paragrafi precedenti del presente Articolo, l'altra Parte Contraente può limitare, sospendere o revocare ogni diritto o privilegio che essa abbia concesso in base al presente Accordo alla Parte Contraente che si trovi in difetto o all'impresa designata di quella Parte Contraente.

Articolo XIII. Qualora venga conclusa una convenzione generale multilaterale sui trasporti aerei a cui ambedue le Parti Contraenti aderiscano il presente Accordo verrà modificato onde renderlo conforme alle disposizioni di tale convenzione.

Articolo XIV. 1. Ciascuna Parte Contraente può denunciare il presente Accordo in qualsiasi momento.

2. La comunicazione per la denuncia dell'Accordo sarà inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

3. Nel caso di denuncia, il presente Accordo avrà termine dodici mesi dopo la data nella quale sia state ricevuta comunicazione relativa dall'altra Parte Contraente, a meno che la comunicazione venga ritirata di comune accordo prima della scadenza di tale periodo.

4. In mancanza di accusa di ricezione dell'altra Parte Contraente, la comunicazione di denuncia si riterrà ricevuta quindici giorni dopo la sua ricezione da parte dell'Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

Articolo XV. Il presente Accordo ed ogni emendamento allo stesso verrà registrato presso il Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

Articolo XVI. Il presente Accordo entrerà in vigore il quindicesimo giorno successivo a quello dello scambio degli strumenti di ratifica.

GESCHEHEN zu Rom am 28. Januar 1977 in zwei Urschriften, jede in deutscher und italienischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

FATTO a Roma il 28 gennaio 1977 in due originali, ognuno in lingua tedesca e in lingua italiana, entrambi i testi facenti egualmente fede.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Per la Repubblica Federale di Germania:

Dr. MEYER-LINDENBERG

Für die Italienische Republik:
Per la Repubblica Italiana:

MARIO MONDELLO

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Rom, den 28. Januar 1977

Herr Botschafter,

met Bezug auf Artikel II, Absatz 1, des heute unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik beehe ich mich, Ihnen vorzuschlagen, daß der vereinbarte Fluglinienverkehr zwischen den Hoheitsgebieten unserer beiden Länder gemäß nachstehendem Fluglinienplan ausgeführt wird:

FLUGLINIENPLAN

I. Fluglinien, die von dem seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

<i>1 Abgangspunkte</i>	<i>2 Zwischenlandepunkte</i>	<i>3 Punkte im Hoheitsgebiet der Italienischen Republik</i>	<i>4 Punkte darüber hinaus</i>
1. Hamburg Düsseldorf Frankfurt München Stuttgart Köln	Rom Mailand Turin Genoa Neapel Venedig Catania		
2. München	Forli Bologna		

II. Fluglinien, die von dem seitens der Italienischen Republik bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

<i>1 Abgangspunkte</i>	<i>2 Zwischenlandepunkte</i>	<i>3 Punkte im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland</i>	<i>4 Punkte darüber hinaus</i>
1. Rom Mailand Turin Genoa Venedig Rimini Neapel Catania	Hamburg Düsseldorf Köln Frankfurt Stuttgart München		
2. Forli Bologna	München		

ANMERKUNGEN. 1. Die in I. und II. festgelegten Fluglinien werden von den bezeichneten Unternehmen Lufthansa und Alitalia in kommerzieller Zusammenarbeit betrieben.

2. Zusätzliche Punkte in beiden Ländern können nach Vereinbarung zwischen Lufthansa und Alitalia bedient werden. Diese Vereinbarung bedarf der Zustimmung beider Luftfahrtbehörden.

III. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nach seiner Wahl einen oder mehrere Punkte auf einer festgelegten Linie auslassen, wenn der Abgangspunkt dieser Linie im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das Unternehmen bezeichnet hat.

Die vorliegende und die Antwortnote, mit der Eure Exzellenz mir mitteilen werden, daß Ihre Regierung mit diesem Vorschlag einverstanden ist, bilden eine Vereinbarung, die von dem Tage an gültig ist, an dem das oben genannte Abkommen in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, den Ausdruck meiner vorzüglichsten Hochachtung.

[*Signed — Signé*]

Prof. Dr. H. MEYER-LINDENBERG

S.E. l'Ambasciatore Mario Mondello
Direttore Generale degli Affari Economici
Ministero Degli Affari Esteri
Roma

[ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN]

L'AMBASCIATORE DELLA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA

Roma, 28 gennaio 1977

Signor Ambasciatore,

Con riferimento all'articolo II, paragrafo 1, dell'Accordo tra la Repubblica Federale di Germania e la Repubblica Italiana sul traffico aereo, sottoscritto in data odierna, ho l'onore di proporLe che "i servizi aerei convenuti" tra i territori dei nostri due Paesi siano effettuati sulla base della tabella delle rotte qui di seguito riportata:

TABELLA DELLE ROTTE

I. Rotte che saranno operate dalla impresa designata dalla Repubblica Federale di Germania:

<i>1</i> <i>Punti di partenza</i>	<i>2</i> <i>Punti intermedi</i>	<i>3</i> <i>Punti nel territorio della Repubblica Italiana</i>	<i>4</i> <i>Punti oltre</i>
I. Amburgo		Roma	
Düsseldorf		Milano	
Francoforte		Torino	
Monaco		Genova	
Stoccarda		Napoli	
Colonia		Venezia	
		Catania	
2. Monaco		Forlì	
		Bologna	

II. Rotte che saranno operate dalla impresa designata dalla Repubblica Italiana:

<i>I</i>	<i>2</i>	<i>3</i> <i>Punti nel territorio della Repubblica Federale di Germania</i>	<i>4</i> <i>Punti altri</i>
		<i>Punti di partenza</i>	<i>Punti intermedi</i>
1.	Roma Milano Torino Genova Venezia Rimini Napoli Catania	Amburgo Düsseldorf Colonia Francoforte Stoccarda Monaco	
2.	Forlì Bologna		Monaco

NOTE. 1. Le rotte di cui ai punti I e II saranno esercite dalle imprese designate Lufthansa e Alitalia in cooperazione commerciale.

2. Punti addizionali nei due Paesi potranno essere serviti a seguito di accordo tra la Lufthansa e l'Alitalia. Tali intese dovranno essere approvate dalle due Autorità aeronautiche.

III. Ciascuna impresa designata può, a sua scelta, omettere uno o più punti su una rotta specificata, a condizione che il servizio abbia origine nel territorio della Parte Contraente che ha designato la impresa stessa.

La presente Nota e quella di risposta con la quale Vostra Eccellenza vorrà comunicarmi che il Suo Governo concorda su quanto precede, costituiranno un'intesa sulla materia che avrà effetto dal giorno in cui l'Accordo sopramenzionato sarà entrato in vigore.

Voglia gradire, Signor Ambasciatore, gli atti della mia più alta considerazione.

MEYER-LINDENBERG

S.E. l'Ambasciatore Mario Mondello
Direttore Generale degli Affari Economici
Ministero degli Affari Esteri
Roma

II

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI
IL DIRETTORE GENERALE DEGLI AFFARI ECONOMICI¹

Rom, den 28 Januar 1977

Herr Botschafter,

ich beeubre mich, den Empfang Ihrer heutigen Note zu bestätigen, die folgenden Wortlaut hat:

[*See note I — Voir note I*]

Ich beeubre mich, Ihnen mitzuteilen, dass die italienische Regierung mit dem obigen Vorschlag einverstanden ist.

Genehmigen Sie, Exzellenz, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

[*Signed — Signé*]²

S.E. Der Botschafter der Bundesrepublik Deutschland
Prof. Dr. Hermann Mayer-Lindenberg

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI
IL DIRETTORE GENERALE DEGLI AFFARI ECONOMICI¹

Roma, 28 gennaio 1977

Signor Ambasciatore,

ho l'onore di segnare ricevuta della Sua Nota, in data odierna, del seguente tenore:

[*See note I — Voir note I*]

Ho l'onore di comunicarLe che il Governo italiano concorda su quanto precede.

Voglia gradire, Signor Ambasciatore, gli atti della mia più alta considerazione.

[*Signed — Signé*]¹

S.E. l'Ambasciatore della Repubblica Federale di Germania
Prof. Dr. Hermann Meyer-Lindenberg

¹ General Director of Economic Affairs to the Ministry of Foreign Affairs — Le Directeur général des affaires économiques auprès du Ministère des affaires étrangères.

² Signed by Mario Mondello — Signé par Mario Mondello.

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]**AIR TRANSPORT AGREEMENT³ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE ITALIAN REPUBLIC**

The Federal Republic of Germany and the Italian Republic, hereinafter referred to as "Contracting Parties",

Having ratified the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944⁴ and desiring to conclude an Agreement for the purpose of regulating scheduled air transport between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article I. For the purposes of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

a) The term "Convention" shall mean the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, including all its Annexes adopted according to Article 90, all amendments to the Annexes or to the Convention in the meaning of Articles 90 and 94, provided they are in force between the Contracting Parties;

b) The term "aeronautical authority" shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; and in the case of the Italian Republic, the Ministry of Transport, Directorate General for Civil Aviation; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

c) The term "designated airline" shall mean an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being an airline which is to operate scheduled air services on the routes specified in this written information;

d) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article II. 1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating international air services over the routes specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes between the two Contracting Parties (hereinafter referred to as "agreed air services" and "specified routes").

2. Subject to observance of the provisions of the present Agreement the designated airline of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

a) To fly across the territory of the other Contracting Party without landing;

¹ Unofficial translation supplied by the International Civil Aviation Organization.

² Traduction non officielle fournie par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

³ Came into force on 22 February 1984, i.e., 15 days after the exchange of the instruments of ratification, in accordance with article XVI.

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- b) To land in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
- c) To land, while operating agreed air services on a specified route in the territory of the other Contracting Party, at the points named in the Route Schedule in order to take on or discharge passengers, mail and cargo originating from or destined for the territory of the first Contracting Party or of a third country.

3. Paragraph 2 of this Article does not grant the airline of one Contracting Party the right to take on in the territory of the other Contracting Party passengers, mail, and cargo destined for another point in the territory of this Contracting Party.

Article III. 1. Each Contracting Party is entitled to designate, through its aviation authorities, to the other Contracting Party in writing an airline for the operation of the agreed air services on the routes specified.

2. After receiving the designation the Contracting Party shall, subject to observance of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant through its aviation authorities the designated airline without delay the said authorization.

3. The aviation authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to comply with the laws and regulations which these authorities usually apply to airlines and to the operation of commercial international air services.

4. Each Contracting Party is entitled to decline a designated airline or to suspend or revoke the authorization granted to an airline for the exercise of the rights provided for in paragraph 2, Article II, of the present Agreement, or to impose conditions which it regards as necessary for the exercise of these rights by an airline, if such airline does not furnish sufficient proof of the fact that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party which has designated it or in nationals of this Contracting Party.

5. The airline designated in this manner and having been given an operating permit may start the agreed air services at any time, provided that the provisions of Article VI of the present Agreement are observed.

6. Each Contracting Party reserves itself the right to suspend or revoke the operating permit or to impose appropriate conditions which it regards as necessary, if the designated airline, in the opinion of this Contracting Party, fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or operates air services in a manner diverting from the conditions specified in the present Agreement. Each Contracting Party shall exercise this right only, if the procedures specified in Articles X and XI remain without success, unless an immediate suspension of operations or other appropriate measures are necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article IV. 1. Aircraft of the designated airline of either Contracting Party operating the agreed air services and landing in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods, including inspection costs.

2. Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment on board of aircraft of the airline designated by either Contracting Party shall be admitted to the territory of the other Contracting Party and exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or

transit of goods, including inspection costs. These materials may only be discharged with the consent of the customs authorities of the latter Contracting Party.

3. Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment imported into the territory of one Contracting Party for the sole use by those aircraft of the airline designated by the other Contracting Party which are operating the agreed air services shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods, including inspection costs.

4. Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 of this Article, as well as from any other consumption charges (for the Italian Republic: imposte di fabbricazione e di consumo). This shall also apply to the part of the goods which is destined for consumption during the flight across the territory of the other Contracting Party. The same exemption shall also be granted for the spare parts, aircraft stores and regular equipment, within the restrictions and under the conditions laid down by the competent authorities of the other Contracting Party, provided these articles are exported directly.

5. The materials for which the exemptions specified in the above paragraphs are granted may only be used for aviation purposes and must, if they are not consumed, be reexported, unless the regulations in force in the territory of the Contracting Party concerned allow for their transfer to another airline or their importation. Until their use and destination they shall remain under customs supervision.

6. The exemptions provided in this Article may be subjected to the observance of certain formalities normally in force in the territory of the Contracting Party which is to grant the exemptions; the exemptions do not apply to fees received for services rendered.

7. To the extent that no duties or other charges are imposed on the goods mentioned in paragraphs 1 to 4 of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

Article V. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate the agreed air services between their territories and beyond on the routes specified.

2. In the operation of the agreed air services the designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the routes specified or parts thereof.

Article VI. 1. The air services operated by the designated airlines of either Contracting Party shall be in due proportion to the traffic demand of the public on the routes specified; they shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the current and, under normal conditions, foreseeable demand for the transport of passengers, mail and cargo between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the territories of the countries of destination.

2. The transport of passengers, mail and cargo taken on or discharged at points in the territories of third countries on the routes specified shall be exercised with regard to the general principle that capacity should be related to

- a) The transport requirements of the countries of origin and the countries of destination;
- b) The requirements of long-distance traffic;
- c) The transport requirements of the area through which the airline passes when operating its air services.

3. Before the initiation of the agreed air services and in case of later changes of capacity, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall agree on the application of the principles specified in the above paragraphs of this Article regarding the operation of the agreed air services by the designated airlines.

4. The flight schedules including the routes, the type of service and the types of aircraft to be used shall be submitted to the aeronautical authorities for approval not later than sixty days prior to the proposed date of their introduction.

5. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in the Route Schedule.

Article VII. 1. The tariffs to be charged for the agreed air services shall be fixed on a reasonable level and with due regard to all important and relevant factors, such as cost of operation, a reasonable profit, the characteristics of the service concerned and, if regarded as relevant, the tariffs charged by other airlines which operate over parts of the specified route. The following provisions of this Article are relevant for the determination of the tariffs.

2. The tariffs specified in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed for each specified route by the designated airlines (if it is considered useful, after consulting with other airlines operating air services over the same route or a part thereof). This agreement shall be reached according to the tariff fixing procedures applied by the International Air Transport Association (IATA).

3. Any tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

4. If no accord on the tariffs is reached between the designated airlines, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall attempt themselves to fix them by common accord.

5. If no accord is reached between the aeronautical authorities on the approval of a tariff submitted to them according to paragraph 3 of this Article or on the fixing of a tariff according to paragraph 4, the disagreement shall be settled in the meaning of Articles XI and XII of the present Agreement.

6. a) A tariff cannot enter into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party withhold their consent to it, unless the case of Article XII of the present Agreement applies.

b) The tariffs fixed according to this Article shall remain in force until new tariffs in the meaning of this Article are fixed.

Article VIII. Each Contracting Party shall grant the airline designated by the other Contracting Party the right to transfer, freely and without restrictions, the revenue acquired through the operation of air services in the territory of the other Contracting Party to its head office in the currencies of the two Contracting Parties and at the official exchange rate.

Article IX. Each designated airline may maintain in the territory of the other Contracting Party its own commercial, administrative and technical personnel required for the operation of the agreed air services.

Article X. Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation in all matters pertaining to the application and interpretation of the present Agreement.

Article XI. Consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or to the Route Schedule. The same applies to discussions concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article X has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within sixty days from the date of receipt of any such request.

Article XII. 1. To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article XI of the present Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

2. Such arbitral tribunal shall be constituted *ad hoc* as follows; each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their Chairman to be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. Such members shall be appointed within sixty days, and such chairman within ninety days, from the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

3. If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

4. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

5. If and as long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party does not comply with the decision taken according to the

above paragraphs of this Article, the other Contracting Party is entitled to limit, suspend temporarily or revoke the rights and privileges which it has granted the contravening first Contracting Party or the airline designated by it on the basis of the present Agreement.

Article XIII. In the event of the conclusion of a general multilateral air transport convention to which both Contracting Parties accede, the present Agreement is modified in a way to make it conform with the provisions of such a convention.

Article XIV. 1. Each Contracting Party may at any time give notice of termination of the present Agreement.

2. At the same time the International Civil Aviation Organization (ICAO) shall be informed about such notice.

3. In the case of such notice of termination the present Agreement shall expire twelve months from the date of receipt of such notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by common accord before the end of this period.

4. If the other Contracting Party does not confirm the receipt of such notice, it is considered as received fifteen days after the date of receipt of the relevant notification by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Article XV. The present Agreement and any amendments to it shall be registered by the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Article XVI. The present Agreement shall enter into force fifteen days after the exchange of the instruments of ratification.

DONE at Rome on this 28th day of January 1977 in two originals, each in the German and Italian languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic
of Germany:

Dr. MEYER-LINDENBERG

For the Italian Republic:

MARIO MONDELLO

EXCHANGE OF NOTES

I

THE AMBASSADOR OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Rome, 28 January 1977

Excellency,

I have the honour in reference to paragraph I of Article II of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Italian Republic, signed today, to propose to you that the agreed air services between the territories of our two countries be operated over the routes specified in the following Route Schedule:

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by the airline designated by the Federal Republic of Germany:

<i>1 Points of Origin</i>	<i>2 Intermediate Points</i>	<i>3 Points in the Territory of the Italian Republic</i>	<i>4 Points beyond</i>
1. Hamburg Düsseldorf Frankfurt Munich Stuttgart Cologne		Rome Milan Turin Genoa Naples Venice Catania	
2. Munich		Forli Bologna	

II. Routes to be operated by the airline designated by the Italian Republic:

<i>1 Points of Origin</i>	<i>2 Intermediate Points</i>	<i>3 Points in the Territory of the Federal Republic of Germany</i>	<i>4 Points beyond</i>
1. Rome Milan Turin Genoa Venice Rimini Naples Catania		Hamburg Düsseldorf Cologne Frankfurt Stuttgart Munich	
2. Forli Bologna		Munich	

NOTES. 1. The routes specified in I. and II. are operated by the designated airlines Lufthansa and Alitalia in commercial cooperation.

2. Lufthansa and Alitalia may, by mutual agreement, operate to and from additional points in both countries. Such agreement requires the consent of both aeronautical authorities.

III. A designated airline may, if it so desires, omit one or more of the points on a specified route, provided that the point of origin of such route lies in the territory of the Contracting Party that has designated the airline.

The present note and your Excellency's note in reply expressing your Government's agreement shall constitute an Arrangement, to enter into force on the same date as the Air Transport Agreement mentioned above.

Accept, Excellency, etc.

[Prof. Dr. H. MEYER-LINDENBERG]

His Excellency l'Ambasciatore Mario Mondello
Direttore Generale degli Affari Economici
Ministero degli Affari Esteri
Roma

II

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI
DIRETTORE GENERALE DEGLI AFFARI ECONOMICI¹

Rome, 28 January 1977

Excellency,

I have the honour to confirm the receipt of your note of today, which reads as follows:

[See note I]

I have the honour to inform you that the Italian Government agrees to the proposal above.

Accept, Excellency, etc.

[MARIO MONDELLO]

His Excellency der Botschafter der Bundesrepublik Deutschland
Prof. Dr. Hermann Mayer-Lindenberg

¹ General Director of Economic Affairs to the Ministry of Foreign Affairs — Le Directeur général des affaires économiques auprès du Ministère des affaires étrangères.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
ET LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE RELATIF AUX TRANS-
PORTS AÉRIENS**

La République fédérale d'Allemagne et la République italienne, ci-après dénommées les « Parties contractantes », ayant ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², désireuses de conclure un accord en vue de régler le transfert aérien régulier entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier. Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministre fédéral des transports et, dans le cas de la République italienne, de la Direction générale de l'aviation civile du Ministère des transports ou, dans les deux cas, de toute autre personne ou autorité habilitée à remplir les fonctions exercées par lesdites autorités;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article III du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans la notification;

d) Les expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

Article II. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue de l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes indiquées dans le Tableau des routes qui feront l'objet d'un échange de notes entre les deux Parties contractantes (ci-après dénommés « services convenus » et « routes indiquées »).

2. Sous réserve du respect des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

¹ Entré en vigueur le 22 février 1984, soit 15 jours après l'échange des instruments de ratification, conformément à l'article XVI.

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

- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) D'y faire escale aux points de ladite route indiquée dans le Tableau des routes aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, en provenance ou à destination du territoire de la première Partie contractante ou d'un pays tiers.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'autorise l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes à embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter vers un autre point du territoire de cette Partie contractante.

Article III. 1. Chaque partie contractante peut désigner, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques et par écrit, à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien chargée d'exploiter les services aériens convenus sur les routes indiquées.

2. Dès réception de cette désignation et sous réserve du respect des paragraphes 3 et 4 du présent article, la Partie contractante accorde sans délai, par l'intermédiaire des autorités aéronautiques, l'autorisation d'exploiter à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement aux entreprises de transport aérien et à l'exploitation des services aériens internationaux commerciaux.

4. Chaque Partie contractante peut refuser une entreprise désignée ou suspendre ou révoquer l'autorisation accordée aux fins de l'exercice des droits prévus au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord, ou imposer des conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice desdits droits par l'entreprise désignée, si ladite entreprise ne fournit pas une preuve suffisante qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Une entreprise ainsi désignée et agréée peut commencer à tout moment l'exploitation de services convenus à condition que les dispositions de l'article VI du présent Accord aient été observées.

6. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de révoquer l'autorisation d'exploiter ou d'imposer les conditions appropriées qu'elle juge nécessaires si, de l'avis de ladite Partie contractante, l'entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui a octroyé l'autorisation ou exploite les services aériens convenus d'une manière qui ne correspond pas aux conditions stipulées dans le présent Accord. Chacune des Parties contractantes n'exerce ce droit que si les procédures prévues aux articles X et XI ont été inefficaces, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'autres mesures appropriées pour empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints.

Article IV. 1. Les aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes qui assurent les services aériens convenus et qui atterrissent sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exonérés des droits de douane et

autres taxes, y compris les frais d'inspection, perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de biens.

2. Le carburant, les lubrifiants, les provisions de bord, les pièces de rechange et l'équipement normal de l'appareil qui se trouvent à bord de l'aéronef de l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sont admis sur le territoire de l'autre Partie contractante et exonérés de droits de douane et d'autres taxes, y compris les frais d'inspection, perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de biens. Ces matériels ne sont déchargés qu'avec l'autorisation des autorités douanières de cette autre Partie.

3. Le carburant, les lubrifiants, les provisions de bord, les pièces de rechange et l'équipement normal importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'usage exclusif des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante et qui assurent les services convenus sont exonérés de droits de douane et autres taxes, y compris les frais d'inspection, perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation et du transit de biens.

4. Le carburant et les lubrifiants embarqués à bord d'un aéronef de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exonérés des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article, ainsi que de toutes autres taxes à la consommation (en ce qui concerne la République italienne : imposte di fabbricazione e di consumo). Ceci s'applique également aux approvisionnements destinés à être consommés au cours du survol du territoire de l'autre Partie contractante. En outre, la même exonération est accordée en ce qui concerne les pièces de rechange, les provisions de bord et l'équipement normal, compte tenu des restrictions et des conditions imposées par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante, et pourvu que ces articles soient exportés immédiatement.

5. Les matériels bénéficiant des exonérations prévues aux paragraphes ci-dessus ne peuvent être utilisés qu'en rapport avec les services aériens convenus et doivent, s'ils ne sont pas consommés, être réexportés, à moins que les règlements en vigueur dans le territoire de la Partie contractante intéressée autorisent leur transfert à une autre entreprise aérienne ou leur importation. Ils sont soumis à la surveillance douanière jusqu'à leur consommation ou leur destination.

6. L'octroi des exonérations prévues au présent article est soumis au respect de certaines formalités normalement en vigueur dans le territoire de la Partie contractante qui accorde les exonérations. Les exonérations ne peuvent être accordées lorsqu'il s'agit de redevances.

7. Dans la mesure où aucun droit ni aucune taxe n'est perçu(e) sur les biens mentionnés aux paragraphes 1 à 4 du présent article, lesdits biens ne seront soumis à aucune interdiction ou restriction qui serait par ailleurs applicable quant à leur importation, exportation ou transit.

Article V. 1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus entre leurs territoires et au-delà sur les routes indiquées.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tient compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante de manière à ne pas gêner indûment les services que cette entreprise assure sur tout ou partie des routes indiquées.

Article VI. 1. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes doivent être raisonnablement proportionnés aux besoins du public en matière de trafic sur les routes indiquées. Ils ont pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et les territoires des pays de destination.

2. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués ou débarqués sur les territoires de pays tiers sur les routes indiquées sera assuré en tenant compte du principe général selon lequel la capacité offerte doit être proportionnée :

- a) A la demande de trafic des pays de provenance et des pays de destination;
- b) Aux besoins du trafic long-courrier;
- c) Aux besoins de transport des régions desservies par l'entreprise désignée lorsqu'elle assure les services aériens.

3. Avant le début des services convenus et compte tenu de l'éventualité d'une modification de la capacité, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se mettent d'accord sur l'application des principes énoncés aux paragraphes ci-avant du présent article concernant l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées.

4. Le type de service qui sera assuré, les indicateurs d'horaires et les types d'aéronefs qui seront utilisés sont communiqués, pour leur approbation, aux autorités aéronautiques soixante jours au plus tard avant la date envisagée pour la mise en exploitation.

5. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, des entreprises désignées dont elles peuvent avoir raisonnablement besoin pour contrôler la capacité offerte par l'entreprise désignée de la première Partie contractante sur les routes indiquées au Tableau des routes.

Article VII. 1. Les tarifs applicables pour les services convenus seront fixés à un niveau raisonnable qui tiendra compte de tous les facteurs importants et pertinents, notamment les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service en question et, le cas échéant, les tarifs fixés par d'autres entreprises qui exploitent toute la route concernée ou un tronçon de celle-ci. Les dispositions suivantes sont pertinentes lorsqu'il s'agit de fixer les tarifs.

2. Dans la mesure du possible, les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont fixés, pour chacune des routes indiquées, d'un commun accord entre les entreprises désignées (si cela est jugé utile, d'autres entreprises peuvent être consultées qui exploitent des services aériens sur tout ou partie des mêmes routes). De tels accords sont obtenus grâce au mécanisme de tarification établi par l'Association du transport aérien international (IATA).

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au plus tard trente jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer les tarifs par voie d'accord entre elles.

5. 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 3 du présent article ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément aux articles XI et XII du présent Accord.

6. a) Un tarif ne peut entrer en vigueur à défaut du consentement des autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes, sauf dans le cas où l'article XII s'applique.

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

Article VIII. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie le droit de transférer librement et sans restriction, à son siège, les bénéfices réalisés à l'occasion de l'exploitation des services convenus sur le territoire de l'autre Partie, dans les monnaies des Parties contractantes au taux de change officiel.

Article IX. Chaque entreprise désignée peut maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante son propre personnel commercial, administratif et technique nécessaire à l'exploitation de services convenus.

Article X. Des échanges de vues ont lieu, en autant que cela s'avère nécessaire, entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes en vue d'assurer une étroite collaboration touchant toutes les questions relatives à l'application et à l'interprétation du présent Accord.

Article XI. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander que des consultations aient lieu aux fins de discuter des amendements éventuels au présent Accord ou au Tableau des routes. Il en est de même pour des discussions concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, au cas où l'une des Parties estimerait que l'échange de vues prévu à l'article X n'a pas produit les résultats escomptés. Ces consultations commenceront dans les soixante jours suivant la date de réception de la demande à cet effet.

Article XII. 1. Si un différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord ne peut être réglé conformément aux dispositions de l'article XI du présent Accord, ce différend est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. La composition dudit tribunal arbitral s'effectue sur une base *ad hoc* de la façon suivante : chaque Partie contractante nomme un membre et ces deux membres désignent d'un commun accord un ressortissant d'un Etat tiers pour leur servir de Président. Celui-ci est nommé par les Gouvernements des Parties contractantes. Les deux membres sont nommés dans les soixante jours et le Président dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date à laquelle l'une des Parties contractantes a informé l'autre Partie de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

3. Si les délais mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus n'ont pas été respectés, l'une des Parties contractantes peut, à défaut de tout autre arrangement, inviter le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

à procéder aux nominations nécessaires. Si le Président est un ressortissant de l'une des Parties contractantes ou s'il est par ailleurs empêché de remplir cette tâche, le Vice-Président qui assure l'intérim procède aux nominations.

4. Les décisions du tribunal arbitral sont prises à la majorité. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais occasionnés par l'activité de son arbitre ainsi que sa représentation dans la procédure devant le tribunal arbitral; les frais du Président ainsi que les autres frais sont assumés à parts égales par les Parties contractantes. A tous autres égards, le tribunal arbitral fixe ses propres procédures.

5. Si l'une des Parties contractantes ou l'entreprise désignée par l'une d'elles ne se conforme pas à la décision rendue en application des paragraphes ci-dessous du présent article, l'autre partie contractante peut limiter, suspendre temporairement ou retirer les droits et priviléges qu'elle aura accordés à la Partie contractante ou à l'entreprise désignée par elle qui est fautive, sur la base du présent Accord.

Article XIII. Au cas où une convention multilatérale relative à l'aviation civile serait conclue et à laquelle les deux Parties contractantes auraient accédé, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

Article XIV. 1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord.

2. La notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

3. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prend fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration du délai.

4. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quinze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article XV. Le présent Accord et tout amendement qui pourrait lui être apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article XVI. Le présent Accord entrera en vigueur quinze jours après l'échange des instruments de ratification.

FAIT à Rome, le 28 janvier 1977, en double exemplaire, chacun en langues allemande et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour la République
fédérale d'Allemagne :
MEYER-LINDENBERG

Pour la République
italienne :
MARIO MONDELLO

ÉCHANGES DE NOTES

I

L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Rome, le 28 janvier 1977

Monsieur le Directeur général,

J'ai l'honneur de me référer au paragraphe 1 de l'article II de l'Accord relatif aux services aériens, signé aujourd'hui, entre la République fédérale d'Allemagne et la République italienne, et de vous proposer que les services aériens convenus entre les territoires de nos deux pays soient assurés sur les routes indiquées au Tableau des routes ci-dessous :

TABLEAU DES ROUTES

I. Routes que desservira l'entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne :

<i>1</i> <i>Points d'origine</i>	<i>2</i> <i>Points intermédiaires</i>	<i>3</i> <i>Points sur le territoire de la République italienne</i>	<i>4</i> <i>Points au-delà</i>
1. Hambourg		Rome	
Düsseldorf		Milan	
Francfort		Turin	
Munich		Gênes	
Stuttgart		Naples	
Cologne		Venise	
		Catane	
2. Munich		Forli	
		Bologne	

II. Routes que desservira l'entreprise désignée par la République italienne :

<i>1</i> <i>Points d'origine</i>	<i>2</i> <i>Points intermédiaires</i>	<i>3</i> <i>Points sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne</i>	<i>4</i> <i>Points au-delà</i>
1. Rome		Hambourg	
Milan		Düsseldorf	
Turin		Cologne	
Gênes		Francfort	
Venise		Stuttgart	
Rimini		Munich	
Naples			
Catane			
2. Forli		Munich	
Bologne			

NOTES. 1. Les routes indiquées en I et II seront exploitées respectivement par la Lufthansa et Alitalia, entreprises désignées qui coopéreront sur une base commerciale.

2. Sur la base d'un accord mutuel, la Lufthansa et Alitalia peuvent assurer leur exploitation à destination et en provenance de points supplémentaires situés dans les deux pays.

III. Une entreprise désignée peut, à son choix, omettre un ou plusieurs points sur l'une des routes ainsi indiquées, à condition que le point de départ de cette route soit situé sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

La présente note et votre réponse affirmative seront considérées comme constituant un arrangement qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux services aériens mentionnés ci-dessus.

Veuillez agréer, etc.

[Prof. H. MEYER-LINDENBERGH]

Son Excellence M. l'Ambassadeur Mario Mondello
Directeur général des affaires économiques
Ministère des affaires étrangères
Rome

II

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
AUPRÈS DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Rome, le 28 janvier 1977

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note datée de ce jour dont le texte est le suivant :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de confirmer que le Gouvernement italien approuve la teneur de votre note ci-dessus.

Veuillez agréer, etc.

[MARIO MONDELLO]

Son Excellence M. Hermann Meyer-Lindenberg
Ambassadeur de la République fédérale d'Allemagne

No. 25190

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
SEYCHELLES**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with memorandum of understanding of 1 September 1979). Signed at Victoria, Mabé, on 27 February 1981

Authentic texts: German and English.

Authentic text of the memorandum: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August 1987.

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
SEYCHELLES**

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec mémorandum d'accord du 1^{er} septembre 1979). Signé à Victoria, Mahé, le 27 février 1981

Textes authentiques : allemand et anglais.

Texte authentique du mémorandum : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août 1987.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DER REPUBLIK SESCHELLEN ÜBER DEN FLUGLINIENVERKEHR ZWISCHEN IHREN HOHEITSGEBIETEN UND DARÜBER HINAUS

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Seschellen (im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet) —

als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und

in dem Wunsch, in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zur Errichtung eines Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen —

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt,

1. „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikeln 90 und 94 angenommenen Anhänge und Änderungen, sofern diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von beiden Vertragsparteien ratifiziert worden sind;

2. „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr oder jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung einer besonderen Aufgabe im Zusammenhang mit diesem Abkommen ermächtigt ist, und in bezug auf die Republik Seschellen das Ministerium für Verkehr und Tourismus oder jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung einer besonderen Aufgabe im Zusammenhang mit diesem Abkommen ermächtigt ist;

3. „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 4 bezeichnet und genehmigt worden ist;

4. „Hoheitsgebiet“, in bezug auf einen Staat dasselbe wie in Artikel 2 des Zivilluftfahrt-Abkommens und „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftfahrtunternehmen“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ dasselbe wie in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens;

5. „Tarife“ die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht zu entrichtenden Preise und die Bedingungen, zu denen diese Preise Anwendung finden, einschließlich der Preise, Kommissionen und Bedingungen der Agenturen und sonstiger Hilfsdienste, ausgenommen jedoch das Entgelt und die Bedingungen für die Beförderung von Post.

Artikel 2

Dieses Abkommen unterliegt den Bestimmungen des Zivilluftfahrt-Abkommens, soweit diese auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

Artikel 3

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für den von ihrem bezeichneten Unternehmen betriebenen internationalen Fluglinienverkehr folgende Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen, sowie
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zweck der Einrichtung eines internationalen Fluglinienverkehrs auf den Linien, die in einem zwischen den Regierungen der beiden Vertragsparteien vereinbarten Fluglinienplan festgelegt sind. Dieser Verkehr und diese Linien werden im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ bzw. „festgelegte Linien“ bezeichnet. Neben den in Absatz 1 festgelegten Rechten genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb eines vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den Punkten, die für diese Linie im Fluglinienplan zu diesem Abkommen festgelegt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als berechtige er das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, der anderen Vertragspartei durch diplomatische Note ein Luftfahrtunternehmen für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien zu bezeichnen.

(2) Nach Eingang der schriftlichen Bezeichnung erteilt die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem nach Absatz 1 bezeichneten Luftfahrtunternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, welche diese Behörde in Übereinstimmung mit dem Zivilluftfahrt-Abkommen auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs üblicherweise anwendet.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 genannten Betriebsgenehmigungen zu verweigern oder dem bezeichneten Unternehmen für die Ausübung der in Artikel 3 genannten Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen.

(5) Ein so bezeichnetes und genehmigtes Luftfahrtunternehmen kann den vereinbarten Linienverkehr, für den es bezeichnet wurde, betreiben, sofern für diesen nach Artikel 7 festgesetzte Tarife in Kraft sind.

Artikel 5

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Betriebsgenehmigung zu widerufen oder die Ausübung der nach diesem Abkommen gewährten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder für die Ausübung dieser Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen,

a) wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen;

b) wenn dieses Unternehmen die im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht befolgt oder

c) wenn das Unternehmen auf andere Weise seinen Betrieb nicht in Übereinstimmung mit diesem Abkommen durchführt.

(2) Falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nach Absatz 1 nicht sofort erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften oder gegen Bestimmungen dieses Abkommens zu verhindern, wird dieses Recht nur nach einer Konsultation zwischen den Vertragsparteien ausgeübt. Sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, beginnen diese Konsultationen innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags auf eine solche Konsultation.

Artikel 6

(1) Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von dem letztgenannten Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien unterhaltene vereinbarte Fluglinienverkehr steht in einem engen Verhältnis zum öffentlichen Verkehrsbedarf auf den festgelegten Linien und dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das bei Anwendung eines angemessenen Ladefaktors der laufenden und voraussehbaren Verkehrs nachfrage für Fluggäste, Post und Fracht von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Post und Fracht, die an Punkten auf den festgelegten Linien in den Hoheitsgebieten von anderen Staaten als demjenigen, der das Unternehmen bezeichnet hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, wird nach den allgemeinen Grundsätzen bereitgestellt, daß es angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die Verkehrs nachfrage in dem Gebiet, durch das der vereinbarte Fluglinienverkehr führt, wobei der von Luftfahrtunternehmen der in diesem Gebiet liegenden Staaten durchgeführte sonstige Verkehr zu berücksichtigen ist, und

c) an die Erfordernisse des Durchgangsverkehrs.

Artikel 7

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei für die Beförderung zum oder vom Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erhobenen Tarife sind in angemessener Höhe unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, einschließlich der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns und der Tarife anderer Luftfahrtunternehmen, festzusetzen.

(2) Die in Absatz 1 genannten Tarife werden, wenn möglich, von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien nach Konsultation mit den anderen Luftfahrtunternehmen vereinbart, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise betreiben; die Vereinbarung ist nach Möglichkeit auf Grund des Tariffeststellungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) zu treffen.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens fünfundvierzig (45) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. In Sonderfällen kann dieser Zeitraum verkürzt werden, wenn die genannten Behörden damit einverstanden sind.

(4) Können die Tarife nicht nach Absatz 2 vereinbart werden oder teilt eine Luftfahrtbehörde der anderen Luftfahrtbehörde mit, daß sie mit den nach Absatz 2 vereinbarten Tarifen nicht einverstanden ist, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, nach Konsultation mit der Luftfahrtbehörde jedes anderen Staates, dessen Rat sie für nützlich halten, die Tarife einvernehmlich festzusetzen.

(5) Können sich die Luftfahrtbehörden über die ihnen nach Absatz 3 vorgelegten Tarife oder über die Festsetzung von Tarifen nach Absatz 4 nicht einigen, so findet Artikel 16 Anwendung.

(6) Die nach diesem Artikel festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife festgesetzt worden sind. Tarife dürfen jedoch nicht nach Maßgabe dieses Absatzes um mehr als zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt verlängert werden, in dem sie sonst abgelaufen wären.

Artikel 8

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben

frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben mit Ausnahme der Abgaben für geleistete Dienste.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz I bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung oder -kontrolle halten.

(5) Soweit für Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände Zölle nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 9

(1) Die übliche Bordausrustung sowie Materialien und Vorräte, die üblicherweise an Bord eines Luftfahrzeugs des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei verbleiben, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes entladen werden.

(2) In solchen Fällen können die Waren der Überwachung der genannten Behörden unterstellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis gemäß den Zollbestimmungen anderweitig über sie verfügt wird.

Artikel 10

(1) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei für den Ein- und Ausflug von im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeugen nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder für den Betrieb und den Verkehr solcher Luftfahrzeuge sind von den Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei beim Einflug in dieses Hoheitsgebiet und bis zum Ausflug daraus zu befolgen.

(2) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei über Einwanderung, Pässe oder andere anerkannte Reisedokumente, Einreise, Abfertigung, Zoll und Quarantäne sind durch oder für die Besatzungen, Fluggäste, Post und Fracht, die von Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, beim Einflug in das Hoheitsgebiet der genannten Vertragspartei und bis zum Ausflug daraus zu befolgen.

(3) Fluggäste, Post und Fracht in direktem Durchflug durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, die den solchen Zwecken vorbehaltenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen außer in bezug auf Sicherheitsmaßnahmen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen nur einer vereinfachten Kontrolle. Post und Fracht im direkten Durchflug sind von Zöllen und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

(4) Gebühren und sonstige Abgaben, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrtseinrichtungen auf den Betrieb des Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die, die auf den Betrieb anderer Luftfahrtunternehmen in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

(5) Eine Vertragspartei gibt anderen Luftfahrtunternehmen bei der Anwendung ihrer Zoll-, Einwanderungs-, Quarantäne- und ähnlichen Vorschriften oder bei der Benutzung der ihrer Kontrolle unterstehenden Flughäfen, Luftstraßen und Flugsicherungsdienste sowie damit verbundenen Einrichtungen nicht den Vorzug gegenüber dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei.

Artikel 11

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer Vertragspartei erteilt oder als gültig anerkannt sind und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien als gültig anerkannt. Voraussetzung ist jedoch stets, daß diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine in Übereinstimmung mit den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Richtlinien erteilt oder als gültig anerkannt worden sind. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den an ihre eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilten Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu versagen.

Artikel 12

Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die etwa notwendig sind, um das von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei im vereinbarten Linienverkehr bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des von diesem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr beförderten Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 13

Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, alle Einnahmenüberschüsse, die jedes bezeichnete Unternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielt hat, frei zu transferieren. Die Transferierung wird auf der Grundlage des amtlichen Wechselkurses für laufende Zahlungen vorgenommen oder, sofern es einen amtlichen Wechselkurs nicht gibt, zum geltenden Devisenmarktkurs für laufende Zahlungen.

Artikel 14

(1) Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei ist vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei über Einreise und Aufenthalt berechtigt, seine eigenen Vertreter samt dem vernünftigerweise für die Bereitstellung der vereinbarten Flugliniendienste erforderlichen technischen und kaufmännischen Personal in das Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu unterhalten.

(2) Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal dieser Flughäfen oder des von der anderen Vertragspartei nach Artikel 4 Absatz 1 bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 15

(1) Im Geist enger Zusammenarbeit konsultieren die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um die Durchführung und befriedigende Einhaltung dieses Abkommens und etwaiger Anhänge zu diesem Abkommen zu gewährleisten, und konsultieren einander erforderlichenfalls über eine Änderung derselben.

(2) Jede Vertragspartei kann Konsultationen beantragen, die innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien einer Verlängerung dieses Zeitraums zustimmen. Die Konsultationen können mündlich oder schriftlich erfolgen.

Artikel 16

(1) Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese durch Verhandlungen beizulegen.

(2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, eine Beilegung durch Verhandlungen zu erreichen, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einer Person oder Stelle zur Entscheidung vorzulegen; kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, so wird die Streitigkeit auf Antrag einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter benennt und der dritte von den so benannten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig (60) Tagen, nachdem eine Vertragspartei von der anderen auf diplomatischem oder anderem geeignetem Weg eine Mitteilung erhalten hat, mit der sie eine Entscheidung der Streitigkeit durch ein solches Schiedsgericht beantragt, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb weiterer sechzig (60) Tage bestellt. Benennt eine Vertragspartei nicht innerhalb der festgelegten Frist einen Schiedsrichter oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgelegten Frist bestellt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, den oder die Schiedsrichter zu bestellen. In einem solchen Fall muß der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Staates sein, der nicht Vertragspartei dieses Abkommens ist; er wird als Obmann des Schiedsgerichts tätig.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Schiedsverfahren; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(4) Sofern und solange es eine Vertragspartei versäumt, eine nach Absatz 2 ergangene Entscheidung zu befolgen, kann die andere Vertragspartei alle Rechte und Vorrrechte einschränken, vorübergehend aufheben oder widerrufen, die sie der säumigen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens gewährt hat.

Artikel 17

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen

dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 Absatz 2 statt.

Artikel 18

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Weg ihren Beschuß mitteilen, das Abkommen zu beenden. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall tritt dieses Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt sie vierzehn (14) Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

Artikel 19

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 20

- (1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich ausgetauscht.
- (2) Dieses Abkommen tritt dreißig (30) Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

[*For the testimonium and signatures, see p. 200 of this volume — Pour le testimonium et les signatures, voir p. 200 du présent volume.*]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE REPUBLIC OF SEYCHELLES AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Republic of Seychelles and the Federal Republic of Germany (hereinafter described as the Contracting Parties);

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and

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

Have agreed as follows:

Article 1

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

1.1 The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex and amendment adopted under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by, both Contracting Parties;

1.2 The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Seychelles, the Ministry of Transport and Tourism or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates; and in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates;

1.3 The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement.

1.4 The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention; and

1.5 The term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices, commissions and conditions of agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

¹ Applied provisionally from the date of the initialling (i.e., 1 September 1979) of the memorandum of understanding, in accordance with paragraph 13 of the latter, and came into force on 8 January 1983, i.e., 30 days after the exchange of instruments of ratification, which took place at Victoria, Mahé, on 9 December 1982, in accordance with article 20 (2).

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Article 2

[2.] The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3

3.1 Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services operated by its designated airline:

3.1.1 The right to fly across its territory without landing; and

3.1.2 The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

3.2 Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in a Route Schedule agreed between the Governments of the two Contracting Parties. Such services and routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 3.1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, mail and cargo.

3.3 Nothing in paragraph 3.2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail and cargo carried for hire or reward, destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 4

4.1 Each Contracting Party shall have the right to designate by diplomatic note to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

4.2 On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, without delay, and subject to the provisions of paragraphs 4.3 and 4.4 of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 4.1 of this Article the appropriate operating authorisations.

4.3 The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4.4 Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph 4.2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

4.5 When an airline has been so designated and authorised, it may operate the agreed services for which it is designated provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 7 of this Agreement are in force in respect of those services.

Article 5

5.1 Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- 5.1.1 In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- 5.1.2 In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or
- 5.1.3 In the case of that airline otherwise failing to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

5.2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5.1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation between the Contracting Parties. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request of such consultation.

Article 6

6.1 There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

6.2 In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

6.3 The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, mail and cargo both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- 6.3.1 Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- 6.3.2 Traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

6.3.3 The requirements of through airline operation.

Article 7

7.1 Tariffs to be charged by the 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 costs of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

7.2 Tariffs referred to in paragraph 7.1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with any other airlines operating over the whole or part of the routes, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

7.3. Tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

7.4 If tariffs cannot be agreed in accordance with paragraph 7.2 of this Article, or if one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of tariffs agreed in accordance with the provisions of paragraph 7.2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine tariffs by mutual agreement.

7.5 If the aeronautical authorities cannot agree on tariffs submitted to them under paragraph 7.3 of this Article, or on the determination of tariffs under paragraph 7.4 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

7.6 Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established. Nevertheless, tariffs shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which they would otherwise have expired.

Article 8

8.1 Aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

8.2 Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 8.1 of this Article, with the exception of charges corresponding to the service performed.

8.3 Fuel and lubricants taken on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 8.1 of this Article.

8.4 Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 8.1 to 8.3 of this Article under Customs supervision or control.

8.5 To the extent that no duties are imposed on fuel, lubricants, spare parts and regular equipment, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that otherwise may be applicable.

Article 9

9.1 The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline 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 territory.

9.2 In such cases they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 10

10.1 The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, and until and including departure from, the said territory.

10.2 The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, mail and cargo carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, and until and including departure from, the territory of the said Contracting Party.

10.3 Passengers, mail and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation and the unlawful seizure of aircraft, be subject to no more than a simplified control. Mail and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

10.4 Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those applied to the operations of other airlines engaged in similar international air services.

10.5 Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 11

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognise, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 12

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

Article 13

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that designated airline in the territory of the other Contracting Party. Such transfer shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

Article 14

14.1 The designated airline of each Contracting Party shall be entitled, subject to the laws and regulations relating to entry and residence of the other Contracting Party, to introduce and maintain on the territory of such other Contracting Party its own representatives together with such technical and commercial staff as may reasonably be required for the provision of the agreed air services.

14.2 If a designated airline refrains from establishing its own organisation at airports in the territory of the other Contracting Party, it shall have its work performed, as far as possible, by the personnel of such airports or of the airline designated by the other Contracting Party in accordance with paragraph 4.1 of Article 4 of the present Agreement.

Article 15

15.1 In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and any Schedules hereto, and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

15.2 Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both

Contracting Parties agree to an extension of this period. Such consultations may be either oral or in writing.

Article 16

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

16.2 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; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted 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 so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic or appropriate channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) 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 Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a state other than those of the Parties to this Agreement and shall act as President of the arbitral tribunal.

16.3 The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

16.4 If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 16.2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 17

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 15.2 of the present Agreement.

Article 18

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received 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, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 19

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 20

20.1 The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

20.2 The present Agreement shall enter into force thirty (30) days after the exchange of the instruments of ratification.

GESCHEHEN zu Victoria/Mahe am
27. Februar 1981 in zwei Urschriften,
jede in deutscher und englischer Spra-
che, wobei jeder Wortlaut gleicher-
maßen verbindlich ist.

DONE at Victoria, Mahe on 27th Feb-
ruary, 1981 in two originals in the
English and German languages both
texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
For the Federal Republic of Germany:

Dr. ALFRED G. KÜHN

Für die Republik Seschellen:
For the Republic of Seychelles:

OGILVY BERLOUIS

CONFIDENTIAL MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN
THE DELEGATIONS OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
AND THE REPUBLIC OF SEYCHELLES CONCERNING THE AIR
SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE TWO STATES

A delegation of the Federal Republic of Germany and a delegation of the Republic of Seychelles, the names of the delegates are attached, met from 27th August to 1st September 1979 at Victoria, Mahe, Seychelles in order to reach an Air Services Agreement between the two states.

The discussions which were held in a spirit of friendship and co-operation enabled an Air Services Agreement to be initialled.

The two delegations came to the following understanding:

1. The airline designated by the Federal Republic of Germany under Article 4 of the Agreement for the operation of the agreed services is Deutsche Lufthansa.
2. The airline designated by the Republic of Seychelles under Article 4 of the Agreement for the operation of the agreed services is Air Seychelles.
3. The routes to be operated were agreed to be:
 - 3.1. *By the designated airline of the Federal Republic of Germany:*
1 point in the Federal Republic of Germany – 2 intermediate points – 1 point in the Republic of Seychelles — 1 point in Western Indian Ocean.
 - 3.2. *By the designated airline of the Republic of Seychelles:*
1 point in the Republic of Seychelles – 2 intermediate points – 1 point in the Federal Republic of Germany – 1 point beyond in Northern Europe.
4. A designated airline may in addition to the points specified in the route schedule serve any other point without exercising traffic rights between that point and the territory of the other Contracting Party.
5. A designated airline may if it so desires omit one or more of the points on a specified route provided that the point of origin of such route lies in the territory of the Contracting Party that has designated the airline.
6. The traffic rights to be granted would be full third and fourth freedoms.
7. The exercise of traffic rights on intermediate points and points beyond shall be agreed upon by the two designated airlines and submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
8. Each designated airline shall have the right initially to operate one return flight weekly, on the specified route.
9. The Seychelles Aeronautical Authorities reserve to themselves the right to refuse or revoke the operating authorisation if a commercial agreement between the designated airlines is not concluded within 3 months, and with retroactive effect, from the commencement of operation of the agreed services.
10. Article 8 of the Agreement has been so worded as to take account of the differing systems of the imposition of charges by the two Contracting Parties.
11. In relation to Article 14 of the Agreement it is the intention of the Contracting Parties that the issue of a work permit shall not unreasonably be withheld.

12. The payment of the Seychelles Passenger Service Fees shall be the responsibility of the designated airline and shall not be collected individually from the passengers in Seychelles.

13. It is agreed that pending the entry into force of the agreement the initialled text of the agreement including the Route Schedule will be applied by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties with effect from the day of its initialling.

[Illegible]

For the Delegation
of the Federal Republic of Germany

[Illegible]

For the Delegation
of the Republic of Seychelles

LIST OF DELEGATIONS

For the Federal Republic of Germany:

Dr. W. Schwenk	Director Air Law Section, Federal Ministry of Transport.
Dr. D. Stukenberg	Deputy Director Air Transport Section, Federal Ministry of Transport.
Hr. E. Jacob	International Relations Lufthansa German Airlines, Adviser.
Mrs. U. Huegele-Peiseler	Interpreter.

For the Republic of Seychelles:

Capt. J. Ferrari	Principal Secretary, Ministry of Transport and Tourism.
Mrs. D. d'Offay	Principal Secretary, Ministry of Foreign Affairs.
Mr. G. M. Dickson	Director of Civil Aviation, Ministry of Transport and Tourism.
Mrs. M. Stravens	General Manager, Air Seychelles, Adviser.
Mr. M. Loustau-Lalanne	SATCO Ministry of Transport and Tourism.
Mr. B. Rassool	Senior State Counsel.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
ET LA RÉPUBLIQUE DES SEYCHELLES RELATIF AUX
SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPEC-
TIFS ET AU-DELÀ**

La République fédérale d'Allemagne et la République des Seychelles (ci-après dénommées les Parties contractantes),

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de conclure un accord supplémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ceux-ci,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Pour l'application du présent Accord, sauf si le contexte en dispose autrement :

1. Le terme « Convention » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe ou tout amendement adoptés en vertu de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont devenus effectifs pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles;

2. L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la République des Seychelles, du Ministère des transports et du tourisme, ou de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer l'une quelconque des fonctions auxquelles le présent Accord se réfère et, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports, ou de toute personne ou organisme habilité à exercer l'une quelconque des fonctions auxquelles le présent Accord se réfère;

3. Le terme « entreprise désignée » signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

4. Le terme « territoire » a la signification qui lui est assignée dans l'article 2 de la Convention; et les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien », « escale à des fins non commerciales » ont les significations qui leur sont respectivement assignées dans l'article 96 de la Convention;

¹ Appliqué à titre provisoire à partir de la date de signature du mémorandum d'accord (soit le 1^{er} septembre 1979), conformément au paragraphe 13 de ce dernier, et entré en vigueur le 8 janvier 1983, soit 30 jours après l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Victoria, Mahé, le 9 décembre 1982, conformément au paragraphe 2 de l'article 20.

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

5. Le terme « tarifs » signifie les prix payés pour le transport des passagers et du fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix sont applicables, y compris les prix, commissions et conditions d'agence et d'autres services auxiliaires, à l'exclusion toutefois des recettes et des conditions de transport du courrier.

Article 2

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

Article 3

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en ce qui concerne les services aériens internationaux exploités par l'entreprise désignée par cette dernière Partie :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir; et
- b) Le droit de faire des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux sur les routes spécifiées au tableau des routes approuvé par les deux Parties contractantes. Ces services et routes sont ci-après respectivement dénommés les « services agréés » et les « routes spécifiées ». Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante jouira, en plus des droits spécifiés au paragraphe 3.1 du présent article, du droit de faire des escales dans le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans le tableau du présent Accord, afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et du courrier.

3. Rien dans le paragraphe 3.2 du présent Article ne sera considéré comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le privilège d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie contractante, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, des passagers, du fret incluant le courrier destinés à un autre point situé dans le territoire de cette autre partie contractante.

Article 4

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2. Dès réception de cette désignation et sous réserve des dispositions des paragraphes 4.3 et 4.4 du présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accorderont sans délai à l'entreprise désignée conformément au paragraphe 4.1 du présent article les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation de services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les désignations prévues au paragraphe 4.2 du présent article, ou d'imposer toutes conditions qui pourraient apparaître nécessaires à l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite partie contractante n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont la propriété de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie contractante.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle pourra commencer à tout moment à exploiter les services agréés pour lesquels elle a été désignée, à condition que des tarifs établis conformément aux dispositions de l'article 7 du présent Accord soient en vigueur en ce qui concerne ces services.

Article 5

1. Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits octroyés par le présent Accord par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer à l'exercice de ces droits toutes conditions qu'elle jugera nécessaires :

- a) Dans tous les cas où elle n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont la propriété de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie contractante; ou
- b) Dans le cas où cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la partie contractante accordant ces droits; ou
- c) Dans les cas où cette entreprise n'exploite pas les services agréés conformément aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. A moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 5.1 du présent article ne soient indispensables pour prévenir de nouvelles infractions aux lois ou règlements ou aux dispositions du présent Accord, un tel droit sera exercé seulement après consultation entre les Parties contractantes. Sauf accord contraire entre les Parties, les consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

Article 6

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes jouiront d'un traitement juste et équitable en ce qui concerne l'exploitation de services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services agréés, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes devra prendre en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur la totalité ou une partie des routes communes.

3. Les services agréés offerts par les entreprises désignées des Parties contractantes seront étroitement adaptés à la demande du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif primordial d'offrir, à un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité adaptée aux besoins courants et raisonnablement prévisibles du transport de passagers et de fret incluant le courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre pour le transport de passagers et de fret incluant

le courrier à embarquer ou à débarquer en des points sur les routes spécifiées, dans les territoires d'Etats autres que ceux ayant désigné l'entreprise, sera faite conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

- a) Aux besoins du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux besoins du trafic dans la région à travers laquelle passent les services agréés après prise en compte de tous les autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats compris dans cette région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 7

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport de trafic à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation et notamment du coût d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable ainsi que des tarifs des autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs visés au paragraphe 7.1 du présent article seront, si possible, fixés par accord entre des entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation d'entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie des mêmes routes, et un tel accord sera, si possible, réalisé par l'utilisation des procédures de fixation des tarifs de l'Association internationale du transport aérien.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date prévue pour leur application. Dans ces cas spéciaux, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si des tarifs ne peuvent être fixés conformément aux dispositions du paragraphe 7.2 du présent article, ou si l'une des autorités aéronautiques notify à l'autre autorité aéronautique son désaccord à l'égard de tous tarifs établis conformément aux dispositions du paragraphe 7.2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer des tarifs par accord mutuel.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur les tarifs qui leur ont été soumis conformément au paragraphe 7.3 du présent article ou sur la détermination des tarifs conformément au paragraphe 7.4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis. Cependant les tarifs ne pourront être prolongés en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date à laquelle ils auraient autrement dû expirer.

Article 8

1. Les aéronefs exploités par les entreprises désignées par les Parties contractantes qui atterrissent sur le territoire de l'autre Partie contractante, qui en

décollent ou qui le survolent, de même que les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord se trouvant à bord de ces aéronefs, seront exemptés de tous droits de douane et autres taxes perçus lors de l'importation, de l'exportation ou du transit desdits articles et approvisionnements. Lesdites exemptions s'appliquent également aux articles et approvisionnements se trouvant à bord de l'aéronef, utilisés ou consommés au cours du survol du territoire de l'autre Partie contractante.

2. Les carburants, lubrifiants, les pièces de rechange ainsi que les équipements normaux, importés à titre temporaire sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, qui sont destinés à être utilisés immédiatement ou après stockage ou chargés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou qui sont destinés à être exportés du territoire de cette Partie, seront exemptés de droits de douanes et autres taxes mentionnés au paragraphe 8.1 du présent article, exception faite des redevances perçues au titre de services rendus.

3. Les carburants et les lubrifiants chargés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie et utilisés en services aériens internationaux seront exemptés de tous droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 8.1 du présent article.

4. Chaque Partie contractante pourra garder les matériels mentionnés aux paragraphes 8.1 à 8.3 sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

5. Dans la mesure où les droits sont imposés sur les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange et les équipements normaux, ces matériels ne seront soumis à aucune interdiction ou prohibition à caractère économique qui serait par ailleurs applicable quant à leur importation, à leur exportation ou à leur transit.

Article 9

1. Les équipements normaux de bord, de même que les matériels et approvisionnements se trouvant normalement à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante ne pourront être déchargés dans le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire.

2. Dans de tels cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement en accord avec les règlements douaniers.

Article 10

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante régissant l'entrée dans son territoire ou la sortie de celui-ci pour les aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou régissant l'exploitation et la navigation de ces aéronefs s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans le territoire de cette Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de passeports ou d'autres documents de voyage reconnus, d'immigration, de douane et de quarantaine seront observés par ou pour le compte des passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs de

l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, à leur arrivée sur le territoire de la première Partie contractante, lors du départ dudit territoire et durant leur séjour.

3. Les passagers, les marchandises et le courrier en transit à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée au transit ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié, sous réserve des mesures visant à la suppression de la piraterie aérienne ou d'actes illégaux touchant la sécurité de l'aviation civile. Les marchandises et le courrier en transit seront exemptés des droits de douane et des autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances imposés sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante aux opérations de l'entreprise de l'autre Partie pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services ne seront pas plus élevés que ceux imposés aux opérations d'autres entreprises de transport aérien assurant des services internationaux analogues.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde la préférence à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante pour l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres règlements analogues ni pour l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services du trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

Article 11

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 valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services aériens sur les itinéraires spécifiés, à condition que ces brevets ou ces licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, cependant, de refuser de reconnaître comme valable pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 12

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte sur les services agréés par l'entreprise désignée de la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services agréés, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 13

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de libre transfert des excédents de recettes sur les dépenses réalisées par cette entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante. De tels transferts seront effectués sur la base du taux de change officiel pour les paiements courants ou, en l'absence de taux de change officiel, au taux courant du marché des changes applicables aux paiements courants.

Article 14

1. Sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée et le séjour de ressortissants étrangers, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes aura la faculté de faire venir et de retenir sur le territoire de l'autre Partie ses propres représentants ainsi que le personnel technique et commercial nécessaire à la prestation des services aériens agréés.

2. Au cas où une entreprise désignée devrait s'abstenir de créer sa propre représentation dans les aéroports situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, les prestations seront, dans la mesure du possible, assurées, dans lesdits aéroports, par le personnel de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante conformément au paragraphe 4.1 de l'article 4 du présent Accord.

Article 15

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord et de ses tableaux. De même, elles se consultent, si nécessaire, en vue d'y apporter des modifications.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations qui commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, sous réserve d'une décision des Parties visant à prolonger cette période. Lesdites consultations peuvent se faire soit oralement ou par écrit.

Article 16

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par négociations.

2. Si les deux Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme; si elles ne s'entendent pas ainsi, le différend sera, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux ainsi nommés. Chaque Partie contractante nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception, par l'une ou l'autre Partie contractante, d'une notification de l'autre Partie contractante par la voie diplomatique ou par d'autres voies appropriées et demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal, et le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre Partie contractante s'abstient de nommer 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 pourra être prié par l'une ou l'autre Partie contractante de désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans un tel cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers et assumera les fonctions de président du tribunal arbitral.

3. Les décisions du tribunal arbitral seront prises à la majorité des voix. Chacune des Parties contractantes assumera les coûts relatifs à l'arbitre désigné par elle ainsi que les frais relatifs à sa propre représentation devant le tribunal arbitral. Les coûts relatifs au président du tribunal ainsi que tous les autres frais

seront partagés également entre les Parties contractantes. Pour le reste, le tribunal arbitral déterminera ses propres arrangements.

4. Si et aussi longtemps que l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 16.2 du présent article, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou priviléges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

Article 17

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens à laquelle les Parties contractantes auraient adhéré viendrait à entrer en vigueur, les dispositions de ladite convention prendront le pas sur celles du présent Accord. Toutes discussions visant à déterminer dans quelle mesure les dispositions de ladite convention mettent fin au présent Accord, le remplacent, le modifient ou le complètent devront se dérouler conformément aux dispositions de l'article 15.2 du présent Accord.

Article 18

L'une ou l'autre Partie contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante par écrit par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans un tel cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée par accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

Le présent Accord et tout amendement qui pourrait lui être apporté seront enregistrés à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

1. Le présent Accord sera soumis à ratification. Les instruments de ratification seront échangés dès que possible.
2. Le présent Accord entrera en vigueur trente (30) jours suivant l'échange des instruments de ratification.

FAIT à Victoria, Mahé, le 27 février 1981, en deux originaux en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la République
fédérale d'Allemagne :
ALFRED G. KÜHN

Pour la République
des Seychelles :
OGILVY BERLOUIS

MÉMORANDUM D'ACCORD CONFIDENTIEL ENTRE LA DÉLÉGATION DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA DÉLÉGATION DE LA RÉPUBLIQUE DES SEYCHELLES CONCERNANT L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES DEUX ÉTATS

Aux fins de conclure un Accord relatif aux services aériens entre les deux Etats, une délégation de la République fédérale d'Allemagne et une délégation de la République des Seychelles (voir listes des membres annexées) ont tenu des négociations à Victoria, Mahé, du 27 août au 1^{er} septembre 1979.

Les entretiens qui se sont poursuivis dans un esprit d'amitié et de coopération ont permis d'aboutir au paraphe d'un Accord relatif aux services aériens.

Les deux délégations sont convenues de ce qui suit :

1. L'entreprise de transport aérien désignée par la République fédérale d'Allemagne, aux termes de l'article 4 de l'Accord, aux fins de l'exploitation des services agréés est la Deutsche Lufthansa.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par la République des Seychelles, aux termes de l'article 4 de l'Accord, aux fins de l'exploitation des services agréés est Air Seychelles.

3. Les routes exploitées seront les suivantes :

3.1. *Pour l'entreprise désignée de la République fédérale d'Allemagne :*

un point en République fédérale d'Allemagne – deux points intermédiaires – un point en République des Seychelles – un point dans le secteur occidental de l'océan Indien.

3.2. *Pour l'entreprise désignée de la République des Seychelles :*

un point en République des Seychelles – deux points intermédiaires – un point en République fédérale d'Allemagne – un point au-delà en Europe septentrionale.

4. Outre les points spécifiés au tableau des routes, une entreprise désignée pourra desservir tout autre point sans y exercer un droit de trafic entre ledit point et le territoire de l'autre Partie contractante.

5. Une entreprise désignée pourra, à sa convenance, omettre un ou plusieurs points sur l'itinéraire spécifié à condition que le point d'origine dudit itinéraire soit situé sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

6. Les droits de trafic accordés porteront sur les troisième et quatrième libertés.

7. L'exercice des droits de trafic aux points intermédiaires et au-delà fera l'objet d'un accord entre les entreprises désignées et sera soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

8. Sur la route spécifiée, chaque entreprise désignée sera autorisée à exploiter un vol aller et retour hebdomadaire.

9. Les autorités aéronautiques des Seychelles se réservent le droit de refuser ou de révoquer le permis d'exploitation au cas où un accord commercial

entre les entreprises désignées n'aurait pas été conclu dans les trois mois, et ce avec effet rétroactif à compter de l'inauguration des services agréés.

10. L'article 8 de l'Accord a été rédigé de manière à tenir compte des différences existant dans les régimes d'imposition des droits et taxes des deux Parties contractantes.

11. En ce qui concerne l'article 14 de l'Accord, les Parties contractantes ont indiqué leur volonté d'assurer que les permis de travail ne seront pas refusés sans motif raisonnable.

12. Le paiement de la redevance relative au service des passagers qui existe aux Seychelles ne sera pas perçu des passagers à titre individuel mais sera réglé par les entreprises désignées.

13. Jusqu'à l'entrée en vigueur de l'Accord, le texte paraphé de l'Accord ainsi que le tableau des routes seront appliqués par les autorités aéronautiques des Parties contractantes à compter de la date à laquelle l'Accord a été paraphé.

Pour la délégation de la République fédérale d'Allemagne :

[*Illisible*]

Pour la délégation de la République des Seychelles :

[*Illisible*]

LISTE DES MEMBRES DES DÉLÉGATIONS

Pour la République fédérale d'Allemagne :

M. W. Schwenk	Directeur de la Section du droit aérien, Ministère fédéral des transports
M. D. Stukenberg	Directeur adjoint de la Section du transport aérien, Ministère fédéral des transports
M. E. Jacob	Conseiller au service des relations internationales, Lufthansa
Mme U. Huegele-Peiseler	Interprète

Pour la République des Seychelles :

Capitaine J. Ferrari	Secrétaire principal, Ministère des transports et du tourisme
Mme D. d'Offay	Secrétaire principale, Ministère des affaires étrangères
M. G. M. Dickson	Directeur de l'aviation civile, Ministère des transports et du tourisme
Mme M. Stravens	Conseiller du Directeur général, Air Seychelles
M. M. Loustau-Lalanne	Ministère des transports et du tourisme
M. B. Rassool	Conseiller juridique principal de l'Etat

No. 25191

**BARBADOS
and
BELGIUM**

**Agreement for air services between and beyond their
respective territories (with routes schedule). Signed at
Bridgetown on 20 February 1973**

Authentic text: English.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August
1987.*

**BARBADE
et
BELGIQUE**

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires
respectifs et au-delà (avec tableau des routes). Signé à
Bridgetown le 20 février 1973**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août
1987.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF BARBADOS AND THE GOVERNMENT OF BELGIUM FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of Barbados and the Government of Belgium;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;²

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

Have agreed as follows:

Article I. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of Barbados, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Minister or similar functions, and, in the case of Belgium, the Minister responsible for Civil Aviation and any other person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Minister or similar functions;

(b) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

(c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;

(d) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(e) The term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State; and

(f) The terms "airline", "air service", "international air service", and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing

¹ Came into force provisionally on 20 February 1973, the date of signature, and definitively on 26 February 1981, the date on which the Parties informed each other of the completion of the constitutional requirements, in accordance with article 17.

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights —

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes, and
- (c) To make stops in the said territory, subject to any restriction specified in the Schedule to the present Agreement at the points specified for that route in the Schedule for purposes of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail.

Article 3. 1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisations.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services for which it has been designated, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement is in force in respect of those services; and provided further that the frequency and scheduling of the services to be operated by such airline have been approved by the aeronautical authorities of the Contracting Party which has granted the operating authorisation.

Article 4. 1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (b) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further

infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. The frequency and scheduling of services to be operated by the designated airline of one Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 6. 1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel 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 similar charges 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 or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed —

- (a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;
- (b) Spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) Fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in subparagraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

Article 7. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies 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 territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 8. 1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and

mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to

- (a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) Traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other air transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The requirements of through airline operation.

Article 9. 1. Tariffs to be charged by the 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, characteristics of service, and tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties. These airlines may consult other airlines operating over the whole or part of the route.

3. Where one Contracting Party has not designated an airline, the tariffs shall be drawn up by the designated airline of the other Contracting Party.

4. The tariffs so agreed or drawn up shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction, in the following manner:

(a) Where each Contracting Party has designated an airline, the designated airline of each Contracting Party shall submit the tariffs to its own aeronautical authorities;

(b) Where only one Contracting Party has designated an airline that airline shall submit the tariffs to the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

In special cases the above-mentioned period may be reduced, subject to the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

5. The approval of the aeronautical authorities may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party and to the designated airlines within forty-five (45) days from the date of submission of the tariffs for the approval of the said authorities, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 4, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than forty-five (45) days.

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 5 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or drawn up in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation

with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot determine the tariff as provided for under paragraph 6 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement.

8. Subject to the provisions of paragraph 7 of this Article, no tariff shall come into force unless it is approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

9. A tariff established in accordance with the provisions of this Article or settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement shall remain in force until a new tariff has been established.

Article 10. The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. Such transfer shall be at the official rate of exchange, where such a rate exists, or otherwise at a rate equivalent to that at which the receipts were earned.

Article 12. 1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Schedule annexed thereto and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 13. 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; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third, who shall act as President of the tribunal, to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) 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 at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 14. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement including the Schedule annexed thereto, such modification, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with Article 12 of the present Agreement, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Letters.

Article 15. The present Agreement and its Schedule shall be amended by an Exchange of Letters between the Contracting Parties so as to conform with any multilateral Convention or Agreement which may become binding on them.

Article 16. 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 Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months 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, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 17. The present Agreement shall enter provisionally into force on the date of signature, and definitively after the respective constitutional requirements have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Bridgetown this twentieth day of February, 1973, in duplicate, in the English language.

For the Government
of Barbados:
G. C. R. MOE

For the Government
of Belgium:
H. WALSCHEP

SCHEDULE

SECTION I

*Route to be operated by the designated airline of Barbados
Barbados-Brussels and beyond in both directions*

The designated airline of Barbados in operating its services to Brussels and beyond may carry 5th freedom traffic between Brussels and any four points notified by the aeronautical authorities of Barbados to the aeronautical authorities of Belgium.

SECTION II

*Route to be operated by the designated airline of Belgium
Belgium-Bridgetown and beyond in both directions*

The designated airline of Belgium in operating its services to Bridgetown and beyond may carry 5th freedom traffic between Bridgetown and any four points notified by the aeronautical authorities of Belgium to the aeronautical authorities of Barbados.

NOTE. 1. The designated airline of one Contracting Party may make stops at points outside the territory of the other Contracting Party other than those notified, provided that no commercial rights are exercised by that airline between such points and the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of the Contracting Parties may serve the points referred to above in any order and may omit calling at any of them on any or all flights.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT BARBADIEN ET LE GOUVERNEMENT BELGE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement barbadien et le Gouvernement belge,

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention en vue de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la Barbade, du Ministre chargé de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre, ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne la Belgique, le Ministre chargé de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires.

b) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 dans la mesure où ces annexes et ces amendements ont été ratifiés par les deux Parties contractantes ou sont entrés en vigueur à leur égard.

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord.

d) Le terme « tarif » désigne les tarifs à appliquer pour le transport des passagers et des marchandises ainsi que les conditions d'application de ce tarif, y compris les tarifs et les conditions des services d'agence et d'autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des tarifs et des conditions de transport du courrier.

e) Le terme « territoire » s'entend, pour chaque Etat, des surfaces terrestres et des eaux territoriales adjacentes sous la souveraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat, et,

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 20 février 1973, date de la signature, et à titre définitif le 26 février 1981, date à laquelle les Parties se sont informées de l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, conformément à l'article 17.

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

f) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est donné respectivement à l'article 96 de la Convention.

Article 2. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux sur les routes indiquées à la section appropriée du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes jouira, pendant qu'elle assurera un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants :

- a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire et,
- c) Le droit de faire escale sur ledit territoire, sous réserve de toute restriction indiquée à l'annexe du présent Accord aux points de ladite route indiqués à l'annexe du présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 3. 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie, une entreprise qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

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

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

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accorder les permissions d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article, ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété, et que le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été désignée et aura reçu la permission d'exploitation, elle pourra, à tout moment, mettre en exploitation les services convenus, à condition qu'un tarif applicable aux services considérés ait été fixé conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord, et à condition également que la fréquence et les horaires des services qui seront exploités par cette entreprise aient été approuvés par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui a octroyé la permission d'exploiter.

Article 4. 1. Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

- a) Si cette entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits, ou,

b) Si cette entreprise manque, de toute manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 5. La fréquence et les horaires des services à exploiter par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 6. 1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) à bord desdits aéronefs seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et d'autres redevances similaires à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que lesdits équipements et approvisionnements restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés, ou qu'ils soient utilisés sur la section du parcours effectuée au-dessus de ce territoire.

2. Seront également exonérés des mêmes droits et frais et redevances, à l'exception des redevances correspondant au service accompli :

- a) Les provisions de bord prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs de l'autre Partie assurant un service international.
- b) Les pièces de recharge introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la réparation des aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées par l'autre Partie.
- c) Les carburants et lubrifiants fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes aux aéronefs quittant le territoire, exploités en service international par les entreprises désignées par l'autre Partie, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été pris à bord.

Il pourra être exigé que les articles et produits exonérés en vertu du paragraphe 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

Article 7. L'équipement normal de bord, ainsi que les articles et les approvisionnements conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette autre Partie. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 8. 1. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre les territoires respectifs des deux Parties.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie, afin de ne pas porter préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

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

- a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région.
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 9. 1. Les tarifs que les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes appliqueront pour le transport à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs appliqués par les autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus seront, si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées par les deux Parties contractantes. Ces entreprises pourront consulter d'autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route.

3. Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise, les tarifs seront fixés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

4. Les tarifs ainsi convenus ou établis seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Partie contractante au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue pour leur application, de la manière suivante :

a) Si chaque Partie contractante a désigné une entreprise, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante soumettra les tarifs à ses propres autorités aéronautiques.

b) Si une seule Partie contractante a désigné une entreprise, cette entreprise soumettra les tarifs aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

5. L'approbation des tarifs peut être donnée expressément. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques des Parties contractantes n'a exprimé par écrit son désaccord dans les quarante-cinq (45) jours suivant la date de soumission des

tarifs à l'approbation desdites autorités, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Au cas où le délai de soumission aura été réduit comme prévu au paragraphe 4, les autorités aéronautiques peuvent se mettre d'accord pour fixer à moins de quarante-cinq (45) jours le délai de notification d'une désapprobation.

6. S'il n'est pas possible de s'entendre sur un tarif comme prévu au paragraphe 2 du présent article ou si, au cours de la période applicable conformément au paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes font savoir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie qu'elles n'approuvent pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ou établi conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties s'efforceront, après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout autre Etat dont l'avis leur paraît utile, de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

7. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif en application du paragraphe 6 ci-dessus, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

8. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 ci-dessus, aucun tarif ne pourra entrer en vigueur s'il n'a pas été approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

9. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article ou réglé conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé de la même manière.

Article 10. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fourniront à celles de l'autre partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres, dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise désignée de la Partie contractante mentionnée au début du présent article. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par cette entreprise sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 11. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer sans frais les recettes nettes desdites entreprises provenant du transport, sur son territoire, des passagers, du courrier et des marchandises. Ces transferts se feront au taux officiel du change, s'il en existe, ou bien à un taux équivalant à celui auquel les recettes ont été acquises.

Article 12. 1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration pour veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de l'annexe qui lui est ajoutée soient dûment appliquées et respectées; elles se consulteront également quand il faudra y apporter des modifications.

2. Chacune des Parties contractantes pourra demander que des consultations aient lieu; celles-ci pourront être directes ou se faire par correspondance et elles commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties ne conviennent de prolonger ce délai.

Article 13. 1. Si un différend s'élève entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, les Parties contractantes pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; sinon, le différend sera, à la demande d'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un, et le troisième, qui occupera la fonction de président du tribunal, étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nommera son arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué, le troisième arbitre devra être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties pourra prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans ce cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Les parties contractantes supporteront à égalité les dépenses entraînées par les activités du tribunal.

Article 14. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier l'une des dispositions du présent Accord, y compris celles de l'annexe qui y est ajoutée la modification, lorsqu'elle aura fait l'objet d'un accord entre les Parties et, le cas échéant, après les consultations prévues à l'article 12 du présent Accord, prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de lettres.

Article 15. Le présent Accord et son tableau seront amendés par un échange de lettres entre les Parties contractantes de façon à être compatibles avec toute convention ou accord multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties contractantes.

Article 16. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord; la notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aure reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile internationale.

Article 17. Le présent Accord entrera provisoirement en vigueur à la date de sa signature et définitivement après l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises.

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

FAIT à Bridgetown, le 20 février 1973, en deux exemplaires originaux, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
barbadien :

G. C. R. MOE

Pour le Gouvernement
belge :

H. WALSCHEP

TABLEAU

SECTION I

*Route à exploiter par l'entreprise désignée par la Barbade
La Barbade-Bruxelles et au-delà dans les deux directions*

L'entreprise à désigner par la Barbade, lors de l'exploitation de ses services à Bruxelles et au-delà, pourra effectuer un trafic de la 5^e liberté entre Bruxelles et l'un quelconque des quatre points mentionnés par les autorités aéronautiques de la Barbade aux autorités aéronautiques de la Belgique.

SECTION II

*Route à exploiter par l'entreprise désignée par la Belgique
Belgique-Bridgetown et au-delà dans les deux directions*

L'entreprise désignée par la Belgique, lors de l'exploitation de ses services à Bridgetown et au-delà pourra effectuer un trafic de la 5^e liberté entre Bridgetown et l'un quelconque des quatre points notifiés par les autorités aéronautiques de la Belgique aux autorités de la Barbade.

NOTE. 1. L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pourra faire des escales à des points situés à l'extérieur du territoire différents de ceux qui ont été notifiés, à condition que cette entreprise n'exerce pas de droits commerciaux entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Les entreprises des Parties contractantes pourront desservir les points ci-dessus mentionnés dans un ordre quelconque, et pourront s'abstenir de faire escale à l'un d'entre eux lors de l'un ou de la totalité des vols.

No. 25192

**PAKISTAN
and
SUDAN**

**Agreement relating to air services (with routes schedule).
Signed at Khartoum on 23 February 1975**

Authentic text: English.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August
1987.*

**PAKISTAN
et
SOUDAN**

**Accord relatif aux services aériens (avec tableau des routes).
Signé à Khartoum le 23 février 1975**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août
1987.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN AND THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE SUDAN RELATING TO AIR SERVICES

The Government of Pakistan and the Government of the Democratic Republic of the Sudan hereinafter described as the Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the Seventh day of December, 1944,²

And desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article I

(i) "The Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any amendment to the Convention under Article 94 thereof;

(ii) The term "aeronautical authorities" means in the case of Pakistan the Director General of Civil Aviation and/or any authority/person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director General; and in the case of Sudan the Minister for Defence and/or any authority/person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister.

(iii) The term "territory" in relation to a state has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

(iv) The terms "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(v) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement;

(vi) The term "capacity" in relation to an aircraft means the pay load of that aircraft available on a route or section of a route;

(vii) The terms "capacity" in relation to "agreed service" means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route;

(viii) The term "carriage of traffic" means carriage of passengers, cargo and mail; and

¹ Came into force provisionally on 23 February 1975, the date of signature, and definitively on 14 June 1981, the date of an exchange of notes confirming that it had been approved in conformity with the constitutional requirements, in accordance with article 17.

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(ix) The term "change of gauge" means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Route Schedule to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (i) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (ii) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (iii) To take up and to put down passengers, cargo and mail at any point on the specified routes subject to the provisions contained in the Route Schedule to this Agreement.

Article 3

(A) Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified in writing by one Contracting Party to the other Contracting Party.

(B) On receipt of the notification, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs C and D of this Article, grant to the airline designated the appropriate operating authorizations.

(C) 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 by or under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(D) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph B of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(E) When an airline has been so designated and authorised under paragraph B of this Article, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the capacity is regulated under Article 6 and that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 4

(A) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this

Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (i) In any case where it is not specified that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (ii) In the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (iii) In case the airline otherwise fails to comply with the provisions of this Agreement.

(B) Unless immediate action for revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph A of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised by each Contracting Party only after consultation with the other Contracting Party.

(C) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 14 shall not be prejudiced.

[Article 5]

(A) The laws and regulations of each Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline [designated] by the other Contracting Party during entry into, stay in, departure and flight over the territory of the former Contracting Party.

(B) The laws and regulations of each Contracting Party relating to the arrival in or departure from its territory of passengers, crews and cargo and in particular regulations regarding passports, customs, currency and medical and quarantine formalities shall be applicable to passengers, crews and cargo arriving in or departing from the territory of that Contracting Party in aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

Article 6

(A) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories and beyond.

(B) In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

(C) On any specified route the capacity provided by the designated airline of one Contracting Party together with the capacity provided by the designated airline of the other Contracting Party shall be maintained in close relationship to the requirements of the public for air transport on that route.

(D) In the application of the principles stated in the preceding paragraphs of this Article:

(i) The agreed services provided by each designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of traffic originating in the territory of either Contracting Party and destined for the territory of the other Contracting Party;

(ii) The rights of the designated airline of either Contracting Party to embark and to disembark at points in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be in accordance with the principle that such traffic will be of a supplementary character and capacity shall be related to:

- (a) The air transport needs between the country of origin and the countries of destination and the air transport needs of the area through which the designated airline passes, after taking account of local and regional air services; and
- (b) The economics of through airline operations.

Article 7

The designated airline of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the inauguration of services on the specified routes, the flight schedule including the type of aircraft to be used. This shall likewise apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of said authorities.

Article 8

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

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariff, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

(C) The designated airline of each Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of origin and destination.

Article 9

(A) For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(B) The tariff to be charged by the 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 tariff of other airlines.

(C) The tariff referred to in paragraph (B) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedure of the International Air Transport Association for the working out of tariff.

(D) The tariff so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(E) This approval may be given expressly; if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within forty-five (45) days from the date of submission, in accordance with paragraph (D) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (D), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than forty-five (45) days.

(F) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (C) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (E) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (C) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultations with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(G) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (D) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (F) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

(H) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 10

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer of excess of receipts over expenditure earned by the airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, in accordance with the Foreign Exchange Regulations in force.

Article 11

(A) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) introduced into the territory of one Contracting Party or taken on board an aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to its national airlines engaged in the operation of international air services.

(B) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board an aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory. Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. Those goods, which are to be re-exported, shall be kept in bond until re-exportation under customs supervision.

[Article 12]

(A) In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation and the compliance of the provisions of this Agreement and the annexed Route Schedule.

(B) Either Contracting Party may, at any time, request consultation with the other Contracting Party in writing. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

(C) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement including the annexed Route Schedule, such modification, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with this Article, shall come into effect when confirmed by an exchange of diplomatic notes. However if the amendment relates only to the Route Schedule, consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on any amendments, the agreed amendments shall come into force 60 days after the date these have been confirmed by exchange of Diplomatic Notes.

Article 13

Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn before the expiration of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

[Article 14]

(A) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiations between themselves.

(B) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators; one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of

a Diplomatic Note requesting arbitration of the dispute; and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either Contracting Party fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated above, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

(C) The Contracting Parties undertake to comply with any award given, including any interim recommendation.

(D) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph (C) of this Article, the other Contracting Party may limit or revoke any rights which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 15

In the event of the conclusion of a Multilateral Convention or Agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform to the provisions of such Convention or Agreement.

Article 16

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

This Agreement, including the Route Schedule which shall be deemed to be an integral part of the Agreement, shall be approved according to the constitutional requirements obtaining in the country of each Contracting Party and shall come into force on the day of an Exchange of Diplomatic Notes confirming that these requirements have been fulfilled. However the provisions of this Agreement shall be provisionally applied from the date of signature.

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

DONE this day of February 23, 1975 in duplicate at Khartoum in the English language.

[*Signed*]

S. A. H. AHSANI

For the Government
of the Islamic Republic
of Pakistan

[*Signed*]

S. H. BASHIR

For the Government
of the Democratic Republic
of the Sudan

ROUTE SCHEDULE

Section I

Routes to be operated by the designated airline of Pakistan:

<i>From</i> Points in Pakistan	<i>To</i> Khartoum	<i>Intermediate Points</i> Intermediate* Points	<i>Points beyond</i> Points beyond*
-----------------------------------	-----------------------	--	--

The designated airline of Pakistan may, on all or any flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Pakistan territory.

Section II

Routes to be operated by the designated airline of Sudan:

<i>From</i> Points in Sudan	<i>To</i> Karachi	<i>Intermediate Points</i> Intermediate* Points	<i>Points beyond</i> Points beyond*
--------------------------------	----------------------	--	--

The designated airline of the Sudan may on all or any flight omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Sudan territory.

*NOTE. With reference to the intermediate points and points beyond in both Sections I and II of this Route Schedule, no air services thereon shall be operated unless and until such intermediate points and points beyond have been specified through agreement between the designated airlines of both Contracting Parties and until such agreement reached shall have been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE DU PAKISTAN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU SOUDAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Pakistan et le Gouvernement de la République démocratique du Soudan (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944²,

Désireux de conclure un accord en vue de créer des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

i) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend tout amendement apporté à la Convention aux termes de l'article 94 de celle-ci;

ii) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Pakistan, du Directeur général de l'aviation civile et de toute personne, de tout organisme ou de toute autorité habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général; et, dans le cas du Soudan, du Ministre de la défense et de toute personne, de tout organisme ou de toute autorité habilitée à exercer les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre;

iii) Dans le cas d'un Etat, le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

iv) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

v) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens qui a été désignée par l'une des Parties contractantes, par notification écrite adressée à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord;

vi) Le terme « capacité » appliqué à un aéronef s'entend de la charge payante dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;

vii) Le terme « capacité » appliqué à un « service convenu » s'entend de la capacité des aréonefs affectés à ce service multipliée par la fréquence des vols

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 23 février 1975, date de la signature, et à titre définitif le 14 juin 1981, date d'un échange de notes confirmant qu'il avait été approuvé selon les procédures constitutionnelles requises conformément à l'article 17.

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

effectués par ces aéronefs durant une période et sur une route ou un tronçon de route donnés;

viii) L'expression « transport de trafic » désigne le transport de passagers, de fret et de courrier;

ix) L'expression « rupture de charge » vise l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée, assurée de telle manière qu'une section de la route soit desservie par des aéronefs d'une capacité différente de celle des aéronefs utilisés sur une autre section.

Article 2

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans le Tableau des routes annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après respectivement dénommés les « services convenus » et les « routes spécifiées ». En exploitant un service convenu sur une route spécifiée, l'entreprise désignée de chaque partie contractante a le droit :

- i) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- ii) D'y faire des escales non commerciales;
- iii) D'y faire escale en des points des itinéraires spécifiés et dans les conditions indiquées au Tableau annexé au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

Article 3

A) Chaque Partie contractante a le droit de désigner une entreprise de transports aériens aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Cette désignation est notifiée par écrit par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie.

B) Sur réception de la notification, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes C et D du présent Accord, accorder les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise de transports aériens désignée.

C) Les autorités aeronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle soit en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation de services aériens internationaux.

D) Chaque Partie contractante a le droit de refuser la désignation d'une entreprise ou de lui accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe B du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord, lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part appréciable de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie.

E) Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée aux termes du paragraphe B du présent article, elle peut à tout moment commencer à exploiter les

services convenus à condition que la capacité soit conforme aux dispositions de l'article 6 et qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne lesdits services.

Article 4

A) Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise désignée par l'autre Partie ou de soumettre l'exercice desdits droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

- i) Lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part appréciable de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie;
- ii) Lorsque cette entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits;
- iii) Lorsque l'entreprise manque, de toute manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

B) A moins qu'il ne soit indispensable de prendre immédiatement des mesures de révocation ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe A du présent article afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, chaque Partie contractante ne fera usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

C) Toute mesure prise par une Partie contractante aux termes du présent article est sans préjudice des droits de l'autre Partie en vertu de l'article 14.

Article 5

A) Les lois et règlements de chaque Partie contractante s'appliquent à la navigation et à l'exploitation des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante lors de l'entrée et de la sortie du territoire de la première Partie et pendant la présence et le survol dans les limites dudit territoire.

B) Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages et des marchandises, et notamment les règlements relatifs aux passeports, aux douanes, au change, à la quarantaine et aux formalités médicales, sont applicables à l'entrée et à la sortie dudit territoire des passagers, des équipages et des marchandises transportés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

Article 6

A) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes exploitent les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs et au-delà dans des conditions d'équité et d'égalité.

B) En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée d'une Partie contractante doit prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie de manière à ne porter indûment préjudice aux services que cette dernière entreprise assure sur tout ou partie des mêmes routes.

C) Sur toute route spécifiée, la capacité offerte par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes, considérée conjointement avec la capacité offerte par l'entreprise désignée de l'autre Partie, doit être étroitement adaptée aux besoins du public en matière de transport aérien sur ladite route.

D) Pour l'application des principes énoncés dans les paragraphes ci-avant du présent article :

i) Les services convenus assurés par chaque entreprise désignée doivent avoir pour objet primordial de fournir, à un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles du trafic en provenance du territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et à destination du territoire de l'autre Partie;

ii) Les droits de l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes d'embarquer ou de débarquer en des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance de pays tiers doivent être exercés conformément au principe selon lequel ledit trafic revêt un caractère supplémentaire et que la capacité doit être proportionnée :

a) Aux besoins de transports aériens entre le pays de la provenance et les pays de la destination ainsi qu'aux besoins de la région desservie par l'entreprise désignée, compte tenu des services aériens locaux et régionaux; et

b) Aux aspects économiques de l'exploitation des services long-courriers.

Article 7

L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes soumet à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au plus tard trente jours avant l'inauguration des services sur les routes indiquées les horaires de vol, y compris les types d'aéronefs qui seront utilisés. Cette procédure sera également suivie chaque fois que des changements seront introduits par la suite. Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

Article 8

A) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci peuvent normalement avoir besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise désignée de la première Partie contractante. Ces relevés doivent contenir tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services convenus ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

B) Chaque Partie contractante veille à ce que l'entreprise qu'elle a désignée fournit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, le plus en avance possible, des copies des tarifs, des horaires, y compris toutes modifications apportées à ceux-ci, ainsi que toutes informations pertinentes relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, de même que tous renseignements complémentaires pouvant s'avérer nécessaires pour démontrer aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante que les normes prescrites par le présent Accord sont observées.

C) L'entreprise désignée de chaque Partie contractante fournit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus avec l'indication de la provenance et de la destination.

Article 9

A) Aux fins des paragraphes suivants, le terme « tarif » désigne les prix à payer pour le transport des passagers et du fret et les conditions auxquelles ils sont assujettis, y compris les prix et conditions des services d'agences et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des prix ou conditions de transport du courrier.

B) Les tarifs qu'applique l'entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens.

C) Les tarifs visés au paragraphe B ci-dessus sont si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises de transports aériens exploitant tout ou partie des itinéraires spécifiés; les entreprises doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

D) Les tarifs convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes quatre-vingt-dix (90) jours au moins avant la date proposée pour leur mise en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être écourté, sous réserve de l'accord desdites autorités.

E) Cette approbation peut être donnée expressément; si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a expressément refusé son approbation dans les quarante-cinq (45) jours qui suivent la date de leur soumission, conformément au paragraphe D du présent article, ces tarifs sont réputés approuvés. Si le délai prévu pour la soumission des tarifs est écourté, comme il est prévu au paragraphe D, les autorités aéronautiques peuvent ramener à moins de quarante-cinq (45) jours le délai pour la notification du refus de l'approbation.

F) S'il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément au paragraphe C du présent article, ou si, dans le délai applicable en vertu du paragraphe E ci-dessus, l'une des autorités aéronautiques informe l'autre qu'elle n'approuve pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe C, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, après consultation des autorités aéronautiques de tout autre Etat dont elles jugeraient utile de demander l'avis s'efforcent de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

G) 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 D du présent article ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe F, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

H) Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés. Néanmoins, les tarifs ne peuvent être prorogés en vertu du présent paragraphe pour plus de douze (12) mois à compter de la date à laquelle ils viennent normalement à expiration.

Article 10

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie le droit de transférer l'excédent des recettes acquises sur son territoire sur les

dépenses qu'elle y a engagées à l'occasion du transport de passagers, du courrier et des marchandises, conformément à la réglementation des changes en vigueur.

Article 11

A) Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal de l'aéronef ainsi que les provisions de bord (y compris les vivres, les boissons et le tabac) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou embarqués sur ledit territoire, par ou pour le compte de l'autre Partie contractante ou de l'entreprise désignée par elle, et destinés à être utilisés par l'aéronef ou à son bord uniquement, sont exonérés par la première partie contractante de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances ou droits similaires locaux ou nationaux dans des conditions non moins favorables que celles qui sont accordées à ses propres entreprises exploitant des services aériens internationaux.

B) Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal de l'aéronef ainsi que les provisions de bord (y compris les vivres, les boissons et le tabac) demeurant à bord de l'aéronef de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sont, dans le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douane, frais d'inspection et autres redevances ou droits, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés par l'aéronef au-dessus dudit territoire. Les articles ainsi exonérés ne peuvent être déchargés qu'avec l'accord des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Ceux de ces articles qui sont destinés à être réexportés sont gardés sous surveillance douanière jusqu'à leur réexportation.

Article 12

A) Dans un esprit d'extrême collaboration, le autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue de s'assurer de l'application et du respect des dispositions du présent Accord et du Tableau des routes y annexé.

B) Chaque Partie contractante peut, en tout temps, demander par écrit qu'aient lieu des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

C) Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, y compris le Tableau des routes y annexé, une telle modification, si elle est acceptée par les deux Parties à la suite de consultations qui pourraient s'avérer nécessaires conformément au présent article, entre en vigueur après confirmation par échange de notes diplomatiques. Toutefois, lorsque la modification porte sur le tableau des routes, les consultations ont lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Lorsque lesdites autorités se sont mises d'accord sur tout amendement, celui-ci entre en vigueur soixante jours suivant la date de confirmation par échange de notes diplomatiques.

Article 13

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord; la notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le

présent Accord prendra fin une année après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 14

A) En cas de différend entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

B) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend peut, sur demande de l'une des Parties, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers, étant entendu que le troisième arbitre ne doit pas être un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties. Chaque Partie nomme son arbitre dans les soixante jours de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié, par l'une d'elles, de désigner un ou des arbitres.

C) Les Parties contractantes acceptent de se conformer à toute décision ainsi qu'à toute recommandation provisoire.

D) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ou une entreprise désignée de l'une des Parties devait négliger de se conformer aux obligations du paragraphe C du présent article, l'autre Partie contractante aurait le droit de limiter ou de suspendre, pendant la durée de cette négligence, les droits qu'elle a accordés en vertu du présent Accord.

Article 15

Au cas où les Parties contractantes adhéreraient à une convention ou à un accord multilatéral qui aurait été conclu concernant les transports aériens, le présent Accord serait modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article 16

Le présent Accord et tout amendement qui pourrait lui être apporté sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17

Le présent Accord, y compris le Tableau des routes qui en fait partie intégrante, sera approuvé conformément aux formalités constitutionnelles propres à chacune des Parties contractantes. Il entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques confirmant que lesdites formalités ont été accomplies. Toutefois, les dispositions de l'Accord s'appliqueront provisoirement à compter de la date de sa signature.

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

FAIT à Khartoum, le 23 février 1975, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de la République islamique
du Pakistan :

[Signé]

S. A. H. AHSANI

Pour le Gouvernement
de la République démocratique
du Soudan :

[Signé]

S. H. BASHIR

TABLEAU DES ROUTES

Section I

Routes qui seront exploitées par l'entreprise désignée par le Pakistan :

Points de départ	Points de destination	Points intermédiaires	Points au-delà
Points au Pakistan	Khartoum	Points intermédiaires*	Points au-delà*

L'entreprise désignée par le Pakistan peut, occasionnellement ou régulièrement, omettre tout point mentionné ci-dessus, pourvu que les services commencent en un point situé sur le territoire du Pakistan.

Section II

Routes qui seront exploitées par l'entreprise désignée par le Soudan :

Points de départ	Points de destination	Points intermédiaires	Points au-delà
Points au Soudan	Karachi	Points intermédiaires*	Points au-delà*

L'entreprise désignée par le Soudan peut, occasionnellement ou régulièrement, omettre tout point mentionné ci-dessus, pourvu que les services commencent en un point situé sur le territoire du Soudan.

***NOTE.** En ce qui concerne les points intermédiaires et les points au-delà mentionnés aux sections I et II du Tableau des routes, aucun service aérien ne sera exploité à moins et avant que lesdits points aient été spécifiés au moyen d'un arrangement entre les entreprises désignées par les Parties contractantes et que ledit arrangement ait été approuvé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

No. 25193

**JORDAN
and
CYPRUS**

Agreement on commercial scheduled air transport (with annex). Signed at Amman on 28 April 1976

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August 1987.

**JORDANIE
et
CHYPRE**

**Accord relatif au transport aérien régulier (avec annexe).
Signé à Amman le 28 avril 1976**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août 1987.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN AND THE REPUBLIC OF CYPRUS ON COMMERCIAL SCHEDULED AIR TRANSPORT

The Hashemite Kingdom of Jordan and the Republic of Cyprus, hereinafter called in the present Agreement 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 hereinafter referred to in the present Agreement as the "Convention" and desiring to make arrangements of commercial scheduled air transport between and beyond their respective territories, and with a view to promoting tourism, have agreed on the following:

Article 1. 1. For the purpose of the present Agreement and the Annex thereto the following terms have the following meaning, unless otherwise stated in the text:

a) "Aeronautical Authorities" means in the case of the Hashemite Kingdom of Jordan the Civil Aviation Administration of the Ministry of Transport/Civil Aviation and in the case of the Republic of Cyprus the Civil Aviation Administration of the Ministry of Communications and Works or in both cases any other agency or person authorized to perform the functions presently exercised by the said Authorities.

b) "Designated airline" means the airline that one of the Contracting Parties shall have designated in writing to the other Contracting Party, in accordance with Article (3) of the present Agreement, as the airline which is to operate the international air services on the routes specified in Article (2) para 1 of the present Agreement.

c) "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. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement.

Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- To fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
- To make stops in the said territory for non-traffic purposes;

¹ Came into force on 8 September 1981, the date by which the Government of Jordan had notified the Government of Cyprus that the Agreement had been ratified by its Civil Aviation Authorities, and had received a notification that the Agreement had been published in the official gazette of Cyprus, in accordance with article 18 (1) and (2).

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217, vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the 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 that other Contracting Party.

Article 3. 1. Each Contracting Party has the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay, grant to the designated airline the appropriate operating authorization.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff, established in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement, is in force in respect of that service.

Article 4. 1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate on any route specified in accordance with the Article 2 of the present Agreement.

2. In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 of the present Agreement, the designated airline of one Contracting Party shall take account of the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates on the same routes or parts of them.

3. The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 of the present Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demands in passengers, cargo and mail to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of each of the designated airlines to carry traffic between points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries on the specified routes in accordance with Article 2 of the present Agreement shall be exercised in the interests of an orderly development of international air transport in such a way that capacity is related to:

a) The traffic demand from and to the territory of the Contracting Party designating the airline;

- b) The traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional services;
- c) The requirements of an economical operation of through services.

Article 5. 1. The designated airline of each Contracting Party shall communicate for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the inauguration of services on the routes specified in accordance with Article 2 of the present Agreement the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

2. The Aeronautical Authorities of each of the Contracting Parties shall furnish to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, with all periodic statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of each Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 of the present Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic and the origin and destination of such traffic.

Article 6. 1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights

- a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- c) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 7. 1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, 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 shall remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed

- a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft used on a specified route of the other Contracting Party;

b) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party;

c) Fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

Article 8. The regular airborne equipment, as well as the material and supplies 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 such Party. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 9. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 10. 1. The tariffs to be charged by the 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.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties and in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery 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 thirty (30) 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.

4. 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 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the 30 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 agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.

6. Subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, no tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.

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 11. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

Article 12. 1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions 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 (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annex of this Agreement may be made by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and shall come into force upon exchange of notes through diplomatic channels.

Article 13. The present Agreement and the Annex to this Agreement will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 14. 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 Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months 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, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 15. 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 negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to submit the dispute for decision to some person or body or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted 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 so nominated arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) 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 (60) 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 such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

4. The expenses of the arbitrator will be equally shared between the Contracting Parties.

Article 16. The present Agreement, any amendment to it and any exchange of notes under this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 17. The present Agreement shall supersede and cancel any previous agreements concerning air services between the Contracting Parties.

Article 18. 1. The present Agreement shall enter into force from the date of receipt by the Hashemite Kingdom of Jordan of an official notification of its publication in the official gazette of the Republic of Cyprus.

2. The Government of the Hashemite Kingdom of Jordan shall notify the Government of the Republic of Cyprus of the ratification of the present Agreement by the Civil Aviation Authorities and the Government of the Republic of Cyprus shall consider this Agreement as definite from the date of such notification.

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

DONE in duplicate at Amman this day 28th April 1976 of the year one thousand nine hundred seventy six in the English Language.

[*Signed — Signé*]¹

For the Hashemite Kingdom
of Jordan

[*Signed — Signé*]²

For the Republic
of Cyprus

ANNEX

1. Routes to be operated by the designated airline of the Hashemite Kingdom of Jordan:

a) Between Jordan and Nicosia,

b) Between Nicosia and either Tripoli or Benghazi in the Libyan Arab Republic.

2. Routes to be operated by the designated airline of Cyprus:

a) Between the Republic of Cyprus and Jerusalem and/or Amman in the Hashemite Kingdom of Jordan.

¹ Signed by G. R. Nasser — Signé par G. R. Nasser.

² Signed by P. M. Kazamias — Signé par P. M. Kazamias.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD¹ ENTRE LE ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE ET
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE RELATIF AU TRANSPORT
AÉRIEN RÉGULIER**

Le Royaume hachémite de Jordanie et la République de Chypre, ci-après dénommés dans le présent Accord « les Parties contractantes », ayant tous deux ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², ci-après dénommée dans le présent Accord « la Convention », et désireux de conclure des arrangements relatifs aux transports aériens réguliers commerciaux entre leurs territoires respectifs et au-delà et d'encourager le tourisme, sont convenus de ce qui suit :

Article premier. 1. Aux fins du présent Accord et de son annexe et à moins que le contexte ne s'y oppose :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Royaume hachémite de Jordanie, du Bureau de l'aviation civile du Ministère des transports et de l'aviation civile et, dans le cas de la République de Chypre, du Bureau de l'aviation civile du Ministère des communications et des travaux publics ou, dans les deux cas, de tout autre organisme ou de toute personne habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise qu'une partie contractante aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant l'entreprise chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes spécifiées au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord;

c) Les expressions « territoire », « services aériens », « services aériens internationaux » et « escale non commerciale » ont, aux fins de l'application du présent Accord, le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2. 1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord afin d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées à l'Annexe du présent Accord.

Ces services et ces routes seront ci-après dénommés « services convenus » et « routes indiquées » respectivement. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes bénéficie, à l'occasion de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, des droits suivants :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) D'y faire des escales non commerciales;

¹ Entré en vigueur le 8 septembre 1981, date à laquelle le Gouvernement jordanien avait notifié au Gouvernement chypriote la ratification de l'Accord par les autorités responsables de l'aviation civile, et avait reçu une notification de la publication de l'Accord dans la gazette officielle de Chypre, conformément aux paragraphes 1 et 2 de 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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

c) D'y faire escale aux points de cette route spécifiée dans l'Annexe au présent Accord aux fins de débarquer et d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre partie des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, vers un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article 3. 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante l'entreprise qui exploitera les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dès qu'elle aura reçu la désignation, l'autre partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accordera sans retard à l'entreprise désignée l'autorisation d'exploitation appropriée.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent demander à l'entreprise désignée de l'autre partie de justifier qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires à l'exercice par l'entreprise désignée des droits visés à l'article 2 dans le cas où, à ses yeux, la preuve n'a pas été faite qu'une part appréciable de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en question sont détenus par la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou par des ressortissants de cette Partie.

5. Une entreprise désignée et autorisée pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus, étant entendu qu'un tarif, établi par ces services conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord, aura été mis en vigueur.

Article 4. 1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes aura la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les routes indiquées conformément à l'article 2 du présent Accord.

2. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tiendra compte, en exploitant des services aériens internationaux sur les routes visées à l'article 2, des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur les mêmes routes ou une partie de celles-ci.

3. Les services aériens internationaux assurés sur les routes indiquées en conformité de l'article 2 du présent Accord auront pour but primordial de fournir une capacité suffisante pour répondre à la demande prévisible de trafic de passagers, marchandises et courrier à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de chacune des entreprises désignées d'assurer des services entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire de pays tiers sur les routes indiquées conformément à l'article 2 du présent Accord sera exercé en tenant

compte des intérêts du développement ordonné des transports aériens internationaux de façon que cette capacité soit proportionnée :

- a) Aux besoins de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux besoins de trafic dans les régions desservies par les services convenus, compte dûment tenu des services locaux et régionaux;
- c) Aux besoins d'une exploitation économique des services long-courriers.

Article 5. 1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communiquera pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre les types d'aéronefs qui seront utilisés et les horaires des vols, au moins trente jours avant l'inauguration des services sur les routes indiquées conformément à l'article 2 du présent Accord. Ces dispositions s'appliquent à toute modification ultérieure.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourriront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, toutes les données statistiques périodiques des entreprises désignées dont elles pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte par l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes sur les routes spécifiées conformément à l'article 2 du présent Accord. Ces données contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic, son origine et sa destination.

Article 6. 1. Chaque Partie contractante pourra retirer une autorisation d'exploitation ou suspendre l'exercice des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise désignée par l'autre Partie, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

- a) Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou
- b) Si cette entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou
- c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit nécessaire de procéder à la révocation ou à la suspension immédiate des droits ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 7. 1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transport aérien désignées par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord, y compris les aliments, le tabac et les boissons se trouvant à bord desdits aéronefs seront exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord de l'avion jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les articles suivants seront également exempts des mêmes droits et taxes, à l'exception du paiement pour services rendus :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des deux Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de cette Partie, pour être consommées à bord des aéronefs utilisés sur une route spécifiée de l'autre partie;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties pour l'entretien ou la réparation des aéronefs utilisés sur une route spécifiée par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants et les lubrifiants destinés aux aéronefs utilisés sur une route spécifiée par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, même s'ils doivent être utilisés lors du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Les articles mentionnés aux alinéas *a*, *b* et *c* pourront être soumis à une surveillance ou à un contrôle douanier.

Article 8. L'équipement normal des aéronefs, de même que les autres articles et provisions conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de cette dernière. Dans ce cas, ces articles pourront être maintenus sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

Article 9. Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exempts de droits de douane et de tous autres droits similaires.

Article 10. 1. Les tarifs qu'appliquera l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par d'autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées par les deux Parties contractantes après consultation des autres entreprises exploitant toute la route ou une partie de celle-ci; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant au mécanisme de fixation des tarifs établis par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date proposée pour leur mise en vigueur; dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour toute autre raison, il se révèle impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ou encore si, pendant les quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours visés au paragraphe 3 ci-dessus, l'une des Parties contractantes informe l'autre qu'elle n'approuve pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéro-

nautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

5. 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 3 ci-dessus ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément à l'article 15 du présent Accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a été approuvé par les autorités aéronautiques de l'une et de l'autre des Parties contractantes.

7. 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 11. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de son annexe soient dûment appliquées et respectées.

Article 12. 1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie; ces consultations, qui pourront avoir lieu à l'échelon des autorités aéronautiques et se faire directement ou par correspondance, commenceront dans les soixante (60) jours de la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications à l'annexe du présent Accord peuvent s'effectuer par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes. Elles entreront en vigueur au moyen d'un échange de notes par la voie diplomatique.

Article 13. Le présent Accord et son annexe seront modifiés pour être rendus conformes à toute convention multilatérale qui pourrait entrer en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes.

Article 14. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 15. 1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou leur différend pourra être soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux

premiers. Chaque Partie contractante nommera un arbitre dans les soixante (60) jours de la date de réception, par l'une d'elles, d'une notification de l'autre, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend, et le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante (60) jours.

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne parvient pas à nommer son arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être prié par l'une ou l'autre des Parties de nommer un ou plusieurs arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre devra être ressortissant d'un Etat tiers et exercera les fonctions de président du tribunal arbitral.

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

4. Les dépenses résultant de l'arbitrage seront partagées également entre les Parties contractantes.

Article 16. Le présent Accord, toute modification qui pourrait lui être apportée ainsi que tout échange de notes s'y rapportant seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. Le présent Accord remplace et annule tout Accord conclu précédemment entre les Parties contractantes au sujet des transports aériens.

Article 18. 1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la réception par le Royaume hachémite de Jordanie d'une notification officielle de sa publication au Journal officiel de la République de Chypre.

2. Le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie notifiera au Gouvernement de la République de Chypre la ratification du présent Accord par les autorités responsables de l'aviation civile et le Gouvernement de la République de Chypre considérera le présent Accord comme définitif à compter de la date de ladite notification.

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

FAIT en double exemplaire, à Amman, le 28 avril 1976 en langue anglaise.

Pour le Royaume hachémite
de Jordanie :

[G. R. NASSER]

Pour la République
de Chypre :

[P. M. KAZAMIAS]

ANNEXE

1. Routes que doit exploiter l'entreprise désignée du Royaume hachémite de Jordanie :

- a) Depuis la Jordanie jusqu'à Nicosie;
- b) Depuis Nicosie jusqu'à Tripoli ou Benghazi en République arabe libyenne.

2. Route que doit exploiter l'entreprise désignée de Chypre :

- a) Depuis la République de Chypre jusqu'à Jérusalem et/ou Amman au Royaume hachémite de Jordanie.

No. 25194

**NETHERLANDS
and
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA**

Air Services Agreement (with annex). Signed at Dar es Salaam on 3 February 1979

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August 1987.

**PAYS-BAS
et
RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE**

Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Dar es-Salam le 3 février 1979

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août 1987.

AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERN- MENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Republic of Tanzania (hereinafter referred to as the Contracting Parties)

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

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

(a) The term "The Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes, or Convention under Article 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means in both cases the Ministers responsible for matters relating to civil aviation and any person or body authorised to perform any of those functions;

(c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(d) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

(e) The term "the Kingdom of the Netherlands" means the territory of the Kingdom of the Netherlands in Europe only;

(f) The terms "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(g) The terms "aircraft equipment", "stores" and "spare parts" have the meaning respectively assigned to them in Chapter 1 of Annex 9 of the Convention;

(h) The term "tariff" means the fares or cargo rates to be charged and any conditions upon which those fares or cargo rates depend, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

¹ Came into force provisionally on 3 February 1979, the date of signature, and definitively on 18 August 1981, the date of the last of the notifications by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the constitutional requirements, in accordance with article 20.

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(i) The term "capacity" means the pay load of an aircraft available on the route or section of route; and

(j) The term "Agreement" means this Agreement, its annex and any amendments thereto.

Article 2. GRANTING OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the annexed Schedule, hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) To make stops in the said territory at the points named on the specified routes for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of the Contracting Party the privilege of taking on board, 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 that other Contracting Party.

4. The provisions of the International Air Service Transit Agreement done at Chicago on the seventh day of December, 1944¹ shall apply between the Contracting Parties as if both Contracting Parties had accepted that Agreement.

Article 3. LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to 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 a designated airline of 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, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or behalf of crews, passengers, cargo and mail upon entrance into, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 84, p. 389.

Article 4. DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORISATIONS

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorisations.
3. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operation authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
5. When an airline has been designated and authorised in accordance with the provisions of this Article, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 5. REVOCATION AND SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATIONS

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

Article 6. CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on international air 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 similar charges on arriving in the territory of the other Con-

tracting Party, provided such equipment, parts and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the services performed:

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;

(b) Spare parts introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;

(c) Fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b), and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies 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 territory. In such cases they may be placed under the supervision of the customs authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 7. CAPACITY PROVISIONS

1. There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between and beyond their respective territories.

2. In operating the agreed services the airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airline of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provisions, at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirement for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. Provisions for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territory of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

- (b) Traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The requirements of through airline operation.

Article 8. PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 9. TARIFFS

1. 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 cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval shall be given expressly. If the designated airline cannot agree on a tariff in accordance with paragraph (2) of this Article, or if during the first thirty (30) days of the sixty (60) days' period referred to in paragraph (3) of this Article one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall attempt to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement.

6. The tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

7. Subject to the provisions of paragraph (5) of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

8. The designated airline of either Contracting Party may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with paragraph 2 above.

9. Both Contracting Parties shall endeavour to establish efficient mechanisms within their own jurisdiction to investigate tariff violations and take the necessary corrective measures including the imposition of uniform and consistent sanctions.

Article 10. TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party grants to the airline of the other Contracting Party the right of free transfer to its Head Office in convertible currency of the excess of receipts over expenditure, obtained by each in relation to the agreed services.

Such transfers shall be granted regularly and currently and shall be based on prevailing foreign exchange market rates applicable to current payments. No charges, other than normal bank charges, shall be applicable to such transfers.

2. The revenues not directly related with the agreed services shall be subject to the relevant national regulations for the transfer of foreign currency earned by a foreign commercial enterprise.

Article 11. FEES AND OTHER CHARGES

The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of other airlines engaged in similar international air services.

Article 12. AIRLINE REPRESENTATION

1. For the co-ordination of commercial and technical matters concerning the operation of the agreed services each Contracting Party shall grant to the airline of the other Contracting Party actually operating the agreed services the right to station representatives and their assistants in the territory of the first Contracting Party where its designated airline operates the regular flights.

2. The total number of the officers and the number of the representatives designated by each airline from its citizens shall be settled by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 13. CONSULTATIONS BETWEEN AERONAUTICAL AUTHORITIES

In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view of ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

Article 14. MODIFICATION OF AGREEMENT

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement or its Annex, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between the respective aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modifications of the present Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph 1 above, shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

3. The respective aeronautical authorities are entitled to agree in writing upon any modifications of the Annex to the present Agreement decided by them during the consultations referred to in paragraph 1 above. Such modifications shall take effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes.

Article 15. CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTION

This Agreement and the annexed Schedule shall be amended by an exchange of diplomatic notes so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 16. SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the third shall be appointed as President by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty (30) days.

If a Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the specified period, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and shall decide on the apportionment of costs.

3. The Contracting Parties shall comply with all provisional orders and final decisions given by an arbitral tribunal under paragraphs (2) and (3) of this Article.

Article 17

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after 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 absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18. REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19. APPLICATION OF THE CHICAGO CONVENTION

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

Article 20. ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall supersede any other Air Transport Agreement¹ previously concluded between the two Contracting Parties and shall be applied on a provisional basis from the date it is signed and enter into force on the date of the last notification by either Contracting Party to the other that it has complied with its constitutional requirements for its entry into force.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised for the purpose by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Dar es Salaam in the English language this third day of February 1979.

A. VAN DER WILLIGEN

For the Government
of the Kingdom of the Netherlands

A. H. JAMAL

For the Government
of the United Republic of Tanzania

¹ See "Agreement of 23 May 1969 between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Republic of Tanzania for air services between and beyond their respective territories modified by the exchange of notes of 13 November 1971", in the United Nations *Treaty Series*, vol. 928, p. 27.

ANNEX

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline of the Netherlands:

Points in the Netherlands – four points in Europe – four points in Africa – three points in the Middle East – Kilimanjaro and/or Dar es Salaam – four points beyond.

SECTION 2

Routes to be operated by the designated airline of Tanzania:

Points in Tanzania – three points in Africa – two points in the Middle East – three points in Europe – Amsterdam – two points beyond.

SECTION 3

NOTES. 1. The designated airline of both Contracting Parties may on any, or all flights, omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on the specified route begin at a point in their respective territories.

2. No traffic rights (including own stop over) may be exercised between intermediate points and points in the territory of the other Contracting Party, or between points in the territory of the other Contracting Party and points beyond, except as may be from time to time jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux de conclure, dans un esprit de coopération étroite et de réciprocité équitable, un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 dans la mesure où ces annexes et ces amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans les deux cas, des Ministres responsables des questions concernant l'aviation civile et de toute personne ou organisme habilité à remplir de telles fonctions;

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

d) Le terme « territoire », s'agissant d'un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

e) L'expression « le Royaume des Pays-Bas » s'entend uniquement du territoire du Royaume en Europe;

f) Les expressions « services aériens », « services aériens internationaux », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont chacune le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

g) Les expressions « équipement de l'aéronef », « provisions » et « pièces de rechange » ont chacune le sens que leur donne le chapitre premier de l'annexe 9 de la Convention;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 3 février 1979, date de la signature, et à titre définitif le 18 août 1981, date de la dernière des notifications par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, conformément à l'article 20.

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

h) Le terme « tarif » désigne le prix à payer pour le transport de passagers et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions des services d'agences et autre services auxiliaires, mais à l'exclusion des prix et conditions du transport du courrier;

i) Le terme « capacité » désigne la charge utile d'un aéronef disponible sur une route ou un tronçon de route; et

j) Le terme « Accord » désigne le présent Accord, ses annexes et tout amendement qui pourrait lui être apporté.

Article 2. OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord aux fins de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans la section appropriée du tableau annexé, ci-après dénommés « services convenus » et « routes indiquées ».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a)* De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b)* De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c)* D'y faire escale aux points indiqués dans l'annexe du présent Accord pour la dite route, en vue de décharger et de charger, en trafic international, des passagers, des marchandises et/ou du courrier à destination ou en provenance d'autres points indiqués.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit de charger sur le territoire de l'autre Partie des passagers, des marchandises et/ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

4. Les dispositions de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux fait à Chicago le 7 décembre 1944¹ s'appliquent aux Parties contractantes comme si elles étaient parties audit Accord.

Article 3. LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs s'appliquent aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire et pendant leur présence sur ce territoire.

2. Les lois et règlements d'une partie contractante concernant les formalités d'entrée, de déclaration, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, aux marchandises et au courrier à l'entrée et à la sortie du territoire de cette Partie contractante et durant la période de séjour sur ledit territoire.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 389.

3. Les passagers, bagages et marchandises en transit sur le territoire d'une Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre des actes violents ou la piraterie aérienne. Les bagages et les marchandises en transit sont exemptés de droits de douane et autres taxes analogues.

Article 4. DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les obligations prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services internationaux de transports aériens commerciaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer à l'entreprise de transport aérien désignée les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés dans l'article 2 du présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété ou le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou de ressortissants de cette Partie.

5. Une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions du présent article peut à tout moment mettre en exploitation les services convenus, étant entendu qu'un service ne pourra être exploité que lorsqu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord sera en vigueur en ce qui le concerne.

Article 5. RÉVOCATION ET SUSPENSION DES AUTORISATIONS

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord ou de soumettre l'exercice desdits droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

- a) Lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie; ou
- b) Lorsque l'entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits; ou
- c) Lorsque l'entreprise manque, de toute manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord et dans son annexe.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre immédiatement des mesures de révocation, de suspension ou d'imposer des conditions mentionnées

au premier paragraphe du présent article afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, ledit droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. DROITS DE DOUANE ET AUTRES TAXES

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les vivres, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés au cours du survol dudit territoire.

2. Seront également exonérés des mêmes droits, frais et autres droits ou taxes, à l'exception des redevances :

a) Les provisions introduites à bord sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, qui sont destinées à être consommées à bord d'un aéronef en partance, exploitant un service aérien international de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire d'une Partie contractante aux fins de l'entretien ou de la réparation d'aéronefs exploitant un service aérien international de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

c) Le carburant et les lubrifiants destinés aux aéronefs en partance, exploitant des services aériens internationaux de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au cours du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord.

Il peut être exigé que les matériels mentionnés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous surveillance ou contrôle douaniers.

3. L'équipement normal ainsi que les matériels et fournitures transportés à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de cette autre Partie, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 7. DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs et au-delà.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise de transport aérien de chaque Partie contractante tient compte des intérêts de l'entreprise de l'autre Partie, de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que celle-ci assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes doivent être bien adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et ont pour but essentiel de fournir, avec un

taux de remplissage raisonnable, une capacité correspondante à la demande actuelle et à la demande raisonnablement prévue de transport de passagers, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

4. Pour le transport de passagers, de marchandises et du courrier qui sont embarqués ou débarqués sur les routes spécifiées en des points se trouvant sur le territoire d'Etats autres que celui ayant désigné l'entreprise de transport aérien, il convient de respecter les principes généraux selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services aériens assurés par les entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 8. COMMUNICATION DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont elles auront raisonnablement besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées par la première Partie contractante. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus.

Article 9. TARIFS

1. Les tarifs appliqués par les entreprises de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie sont fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont si possible fixés d'un commun accord par les entreprises des deux Parties après consultation des autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de l'itinéraire, et, dans la mesure du possible, cet accord doit être réalisé en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties soixante jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être abrégé sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Cette approbation est communiquée de façon expresse. Si l'entreprise désignée ne peut pas se mettre d'accord sur ces tarifs, conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si durant les premiers trente (30) jours de la période de soixante (60) jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article les autorités aéronautiques d'une Partie contractante notifient l'autre Partie qu'elles n'aprouvent pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

5. 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 3 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

6. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés. Néanmoins, un tarif ne peut être maintenu en vertu de la présente disposition au-delà de douze mois après la date prévue pour son expiration.

7. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 du présent article, aucun tarif ne peut entrer en vigueur tant que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pas donné leur approbation.

8. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes ne peut percevoir des tarifs autres que ceux qui ont été approuvés conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

9. Les deux Parties contractantes établissent dans leur propre juridiction des mécanismes efficaces pour enquêter sur les violations en matière de tarifs et prendre les mesures de correction nécessaires, y compris des sanctions uniformes et compatibles.

Article 10. TRANSFERT DES REVENUS

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement à son siège en devises convertibles les excédents de recettes réalisés par celle-ci à l'occasion de la prestation des services convenus.

Ces transferts sont autorisés régulièrement et sans difficulté au taux de change du marché pour les monnaies de paiement habituelles. Aucune autre charge que les charges normales de banque ne sera appliquée à ces transferts.

2. Les recettes résultant pas directement de la prestation des services convenus sont soumises à la réglementation nationale pertinente relative au transfert de devises gagnées par une entreprise commerciale étrangère.

Article 11. REDEVANCES ET AUTRES DROITS

Les redevances imposées sur le territoire de chacune des Parties contractantes aux aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne ne doivent pas être plus élevées que celles imposées aux aéronefs d'autres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux analogues.

Article 12. PRÉSENTATION DES ENTREPRISES

1. Afin d'assurer la coordination des questions commerciales et techniques relatives à l'exploitation des services convenus, chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de l'autre Partie contractante qui exploite effectivement lesdits services l'autorisation de poster ses représentants et leurs collaborateurs sur le territoire de la première Partie contractante où ladite entreprise désignée assure des vols réguliers.

2. Le nombre de représentants et de collaborateurs sélectionnés par chaque entreprise parmi les ressortissants de la Partie contractante qui l'a désignée est

déterminé par accord mutuel entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 13. CONSULTATIONS ENTRE LES AUTORITÉS AÉRONAUTIQUES

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord.

Article 14. MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord ou de l'annexe, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante; de telles consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et peuvent se faire soit directement, soit par correspondance, doivent commencer dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

2. Toute modification au présent Accord décidée lors des consultations visées au paragraphe 1 ci-dessus est arrêtée par écrit entre les Parties contractantes et prend effet à la date à laquelle celles-ci se sont通知ées mutuellement par écrit que les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

3. Les autorités aéronautiques sont autorisées à donner leur accord par écrit à toutes modifications à l'annexe au présent Accord, décidées par elles à l'occasion des consultations mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus. Lesdites modifications prennent effet à une date qui est fixée par un échange de notes diplomatiques.

Article 15. CONFORMITÉ AVEC UNE CONVENTION MULTILATÉRALE

Au cas où une convention multilatérale entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord et le tableau seront modifiés par un échange de notes pour être rendus conformes aux dispositions de ladite convention.

Article 16. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre les Parties contractantes relativ à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, celles-ci s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend sera soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres. Chaque Partie contractante désigne un arbitre, le troisième étant nommé Président par les deux arbitres déjà désignés. Chaque Partie contractante nomme un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la réception par l'une des Parties contractantes de la note diplomatique de l'autre demandant l'arbitrage du différend par un tribunal; le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de trente (30) jours.

Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné son arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, nommer un ou, le cas

échéant, plusieurs arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre doit être ressortissant d'un Etat tiers. Le tribunal arbitral fixe ses propres procédures et décide de la répartition des dépenses.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision provisoire ou définitive rendue par un tribunal arbitral aux termes des paragraphes ci-dessus.

Article 17

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale et deviendra effective douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord ainsi que toute modification qui pourrait lui être apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord seront subordonnées aux dispositions de la Convention dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux services aériens internationaux.

Article 20. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord remplace tout autre accord relatif aux services aériens conclu entre les deux Parties contractantes¹ et prend provisoirement effet à compter de la date de sa signature. Il entre en vigueur à la date de la dernière notification adressée par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie l'informant que les formalités constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur ont été remplies.

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

FAIT en double exemplaire, à Dar-es-Salam, en langue anglaise, le 3 février 1979.

Pour le Gouvernement
du Royaume des Pays-Bas :

A. VAN DER WILLIGEN

Pour le Gouvernement
de la République-Unie de Tanzanie

A. H. JAMAL

¹ Voir « Accord du 23 mai 1969 entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà modifié par l'échange des notes du 13 novembre 1971 », dans le *Recueil des Traité*s des Nations Unies, vol. 928, p. 27.

ANNEXE**SECTION 1**

Routes à exploiter par l'entreprise désignée des Pays-Bas :

Points aux Pays-Bas – quatre points en Europe – quatre points en Afrique – trois points au Moyen-Orient – Kilimajaro et/ou Dar-es-Salam – quatre points au-delà.

SECTION 2

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par la Tanzanie :

Points en Tanzanie – trois points en Afrique – deux points au Moyen-Orient – trois points en Europe – Amsterdam – deux points au-delà.

SECTION 3

NOTES. 1. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes pourra, à son gré, lors de tout vol, omettre de faire escale en l'un quelconque des points mentionnés ci-dessus à condition que les services convenus sur les routes indiquées prennent leur départ en un point situé dans leurs territoires respectifs.

2. Aucun droit de trafic ne peut être exercé entre les points intermédiaires situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie et des points au-delà, sauf dans la mesure où il pourra en être décidé autrement, de temps à autre, par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

No. 25195

**NETHERLANDS
and
NIGERIA**

**Bilateral Air Services Agreement (with annex). Signed at
The Hague on 26 January 1983**

Authentic text: English.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August
1987.*

**PAYS-BAS
et
NIGÉRIA**

**Accord bilatéral relatif aux services aériens (avec annexe).
Signé à La Haye le 26 janvier 1983**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août
1987.*

BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Federal Republic of Nigeria (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Considering that the Kingdom of the Netherlands and the Federal Republic of Nigeria are parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and

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

Have agreed as follows:

Article 1. INTERPRETATION

For the purpose of this Agreement and the Annex drawn up in application thereof, unless the context otherwise requires:

(a) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of that Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Federal Republic of Nigeria, the Minister responsible for matters relating to Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions which at present are being performed by the said Minister or similar functions, and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport and Public Works responsible for matters relating to Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions which at present are being performed by the said Minister or similar functions;

(c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) The term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty or protection of that State;

¹ Came into force provisionally on 26 January 1983, the date of signature, and definitively on 19 August 1983, the date agreed upon in an exchange of notes confirming the completion of the constitutional requirements, in accordance with article 17.

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(e) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(f) The terms "aircraft equipment", "aircraft stores" and "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention; and

(g) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remunerations and conditions for the carriage of mail.

Article 2. RIGHTS AND PRIVILEGES OF DESIGNATED AIRLINES

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services provided that tariffs established in accordance with the provisions of this Agreement are in force in respect of these services.

6. The designated airline shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the commencement of the operation of an agreed service, information about the frequency, schedule and type of aircraft. The same applies to subsequent modifications.

Article 4. REVOCATION AND SUSPENSION OF RIGHTS

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any of the following cases:

- (a) If it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party;
- (b) Failure by the airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) If the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. VALIDITY OF CERTIFICATES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by either Contracting Party which have not expired, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purposes of operating the specified routes in the Annex.

2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize as valid for the purposes of operating the said specified routes over its own territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 6. EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel 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 similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such a time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exemption from the same duties, fees, and charges with the exception of charges corresponding to the services performed in relation to:

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of that Contracting Party, and for use on board an outbound aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;

(b) Spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repairs of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;

(c) Fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international service by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2, sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies 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 Contracting Party. In such a case, they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such a time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 7. MODE OF OPERATION

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services on the specified routes.

2. The mode of operation on the agreed services on the specified routes is as set out in the Annex to this Agreement.

Article 8. COMMERCIAL OPERATIONS

The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

(a) To establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

(b) To bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party — in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party relating to entry, residence and employment — managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation, and

(c) In the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at the airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation in the currency of that Contracting Party.

Article 9. TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the 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.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission applicable, shall, if possible, be agreed upon by the designated airlines 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 rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed upon shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties for approval at least thirty (30) 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.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) 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 agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

6. Subject to the provisions of paragraph 5 of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of both Contracting Parties have not approved it.

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 10. STATEMENTS OF STATISTICS

1. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the former Contracting Party.

2. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 11. TRANSFER OF EXCESS RECEIPTS

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer at the official rate of exchange the excess of receipt over expenditure earned by the airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, subject to the prevailing regulations in the territory of each Contracting Party.

2. Whenever the payment system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply in place of the provisions of this Article.

Article 12. CONSULTATIONS

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex attached thereto and shall also consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 13. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place 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; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted 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 so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) 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 Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In either case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the Arbitral Tribunal.

3. The Arbitral Tribunal shall first endeavour to reconcile the two Contracting Parties, failing which it shall consider the dispute and give its decision by a majority vote. Unless otherwise agreed between the Contracting Parties, the Tribunal shall itself draw up its rules of procedure, choose its own venue and give its decision within ninety (90) days following its constitution.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 or 3 of this Article.

5. Each Contracting Party shall be responsible for the cost of its designated arbitrator and subsidiary staff provided and both Contracting Parties shall share equally all such further expenses involved in the activities of the Tribunal including those of the President.

6. If, and so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it had granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to its designated airline.

Article 14. EFFECT OF MULTILATERAL AGREEMENTS

This Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with any multilateral treaties which may become binding on both Contracting Parties.

Article 15. AMENDMENTS

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement it may request consultations in accordance with the provisions of Article 12 of this Agreement.

2. Any modification of this Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on a date to be determined by the Contracting Parties who shall exchange notes in that respect through diplomatic channel confirming that the constitutional requirements in their respective countries have been complied with.

3. Any modification of the Annex to this Agreement which has been agreed upon by the aeronautical authorities of the Contracting Parties during the consultations referred to in paragraph 1 of this Article, shall take effect on a date to be determined by the Contracting Parties who shall exchange notes in that respect through diplomatic channel.

Article 16. REGISTRATION OF AGREEMENT WITH I.C.A.O.

This Agreement together with its Annex and any amendments made thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 17. ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature. It shall enter into force on the date to be determined in an exchange of notes between the Contracting Parties through diplomatic channel confirming that the constitutional requirements in their respective countries have been complied with.

Article 18. APPLICATION

In the case of the Kingdom of the Netherlands this Agreement shall apply only to the part of the Kingdom in Europe.

Article 19. DURATION AND TERMINATION

1. This Agreement shall be in force for an indefinite period of time, subject to the provisions of paragraph 2 below.

2. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such a case, the Agreement shall terminate twelve (12) months 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, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised representatives of their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at The Hague this 26th day of January 1983 in two originals in the English language.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

H. VAN DEN BROEK

For the Government of the Federal Republic of Nigeria:

J. D. CHINADE

ANNEX

1. Operation of the agreed services

a. Unless otherwise agreed between the two designated airlines and subject to the provisions of paragraph (c) of this Article, in operating the agreed services, capacity shall be shared equally between the said airlines of the two Contracting Parties.

b. The total capacity to be provided on each of the specified routes shall be in accordance with reasonably anticipated traffic demand.

c. In order to meet the requirements of seasonal or future traffic growth on the specified routes in the Annex, the airlines designated by both Contracting Parties shall make arrangements relating to the conditions under which the air services shall be operated. The arrangements so made by the designated airlines shall determine the frequency of services and the schedules. These arrangements together with any modifications thereto shall be submitted to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties for approval.

d. If and so long as the designated airline of one Contracting Party does not desire to utilise the whole or part of its own share of the capacity on one or more routes, it may allow the airline of the other Contracting Party to utilise its said share of the capacity during a specified period.

2. Schedules

a. Routes to be operated by the designated airline of the Federal Republic of Nigeria

Points of departure	Intermediate points	Point in the Kingdom of the Netherlands	Points beyond
Any points in Nigeria	London** Frankfurt* Zurich* Paris* Brussels* Rome*	Amsterdam	London** Copenhagen* Oslo* Stockholm*

** With fifth freedom traffic rights to and from the Netherlands.

* Without fifth freedom traffic rights to and from the Netherlands.

b. Routes to be operated by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Point in the Federal Republic of Nigeria</i>	<i>Points beyond</i>
Any points in the King- dom of the Nether- lands	Tunis*	Lagos	Accra* Lome* Douala* Brazzaville* Lusaka** Blantyre* Maputo* Salisbury*

** With fifth freedom traffic rights to and from Nigeria.

* Without fifth freedom traffic rights to and from Nigeria.

3. Notes to Schedules 2 (a) and (b) above

- a. *Type of aircraft:* The designated airline of either Contracting Party may operate a DC10 aircraft or its equivalent.
- b. *Frequency:* The designated airline of either Contracting Party is only allowed to operate four (4) times weekly on the specified routes.
- c. Points may be served in any order and may be omitted on any or all flights at the option of the designated airline.
- d. The designated airline may terminate any or all flights in the territory of the other Contracting Party.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ BILATÉRAL ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DU NIGÉRIA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République fédérale du Nigéria (ci-après dénommés les « Parties contractantes »),

Ayant à l'esprit que le Royaume des Pays-Bas et la République fédérale du Nigéria sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², et

Désireux de conclure un Accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et de l'annexe dressée en vue de son application, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toutes annexes adoptées aux termes de l'article 90 de ladite Convention, et tout amendement auxdites annexes à ladite Convention aux termes de ses articles 90 et 94, pour autant que lesdites annexes et lesdits amendements aient été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la République fédérale du Nigéria, du Ministre chargé des questions relatives à l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions qui sont exécutées à l'heure actuelle par ledit Ministre, ou de fonctions similaires et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, du Ministre des transports et des travaux publics chargé des questions relatives à l'aviation civile, et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir toutes fonctions qui, à l'heure actuelle, sont exécutées par ledit Ministre, ou des fonctions similaires;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien désignée et autorisée aux termes de l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme « territoire » par rapport à un Etat désigne les zones terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté et la protection dudit Etat;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 26 janvier 1983, date de la signature, et à titre définitif le 19 août 1983, date convenue par un échange de notes confirmant l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, conformément à l'article 17.

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

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

f) Les expressions « équipement de l'aéronef », « provisions de bord » et « pièces de rechange » ont le sens que leur donne l'annexe 9 à la Convention; et

g) Le terme « tarif » désigne les prix imposés pour le transport des passagers et des marchandises ainsi que les conditions auxquelles ces prix sont subordonnés, y compris les prix et les conditions relatifs aux services d'agence et autres services auxiliaires, à l'exclusion des rémunérations et conditions fixées pour le transport du courrier.

Article 2. DROITS ET PRIVILÈGES DES ENTREPRISES DÉSIGNÉES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord aux fins de l'établissement de services aériens sur les routes indiquées dans l'annexe (ci-après dénommés « services convenus » et « route indiquée »). Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c) D'y faire escale aux points indiqués dans l'annexe du présent Accord pour ladite route, en vue de décharger et de charger, en trafic international, des passagers, des marchandises et/ou du courrier à destination ou en provenance d'autres points indiqués.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de l'autre Partie.

Article 3. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés.

2. Au récé de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les obligations prescrites par les lois, règlements et formalités que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services internationaux de transports aériens commerciaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer à l'entreprise de transport aérien désignée les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés dans l'article 2, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude

qu'une part importante de la propriété ou le contrôle effectif de cette entreprise est entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou de ressortissants de cette Partie.

5. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, une entreprise de transport aérien désignée et autorisée peut à tout moment mettre en exploitation les services convenus, étant entendu qu'un service ne pourra être exploité que lorsqu'un tarif établi conformément aux dispositions du présent Accord sera en vigueur en ce qui le concerne.

6. L'entreprise de transport aérien désignée soumettra à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, au moins trente (30) jours avant le début de l'exploitation d'un service convenu, les renseignements concernant la fréquence, les horaires et les types d'aéronefs. Il en sera de même des modifications ultérieures.

Article 4. RÉVOCATION ET SUSPENSION DES DROITS

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice par l'entreprise désignée par l'autre Partie des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord ou de soumettre l'exercice desdits droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie; ou

b) Lorsque l'entreprise n'observe pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits; ou

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

2. Le droit de révoquer, de suspendre ou d'imposer des conditions est exercé après consultation avec l'autre Partie contractante, à moins qu'il ne soit indispensable de prendre immédiatement des mesures de révocation, de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Article 5. VALIDITÉ DES CERTIFICATS

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes indiquées à l'annexe.

2. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître comme valable pour l'exploitation desdites routes au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 6. EXONÉRATION DES DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les vivres, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à

l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés au cours du survol dudit territoire.

2. Seront également exonérés des mêmes droits, frais et autres droits ou taxes, à l'exception des redevances :

a) Les provisions introduites à bord sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite partie, qui sont destinées à être consommées à bord d'un aéronef en partance qui exploite un service aérien international de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire d'une Partie contractante aux fins de l'entretien ou de la réparation d'aéronefs exploitant un service aérien international de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

c) Le carburant et les lubrifiants destinés aux aéronefs en partance, exploitant des services aériens internationaux de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au cours du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord.

3. Il peut être exigé que les matériels et fournitures mentionnés aux alinéas a, b, et c ci-dessus soient gardés sous surveillance ou contrôle douaniers.

4. L'équipement normal transporté à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peut être déchargé sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de cette autre Partie contractante, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 7. MODALITÉ D'EXPLOITATION

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées.

2. Les modalités d'exploitation des services convenus sur les routes indiquées sont précisées à l'annexe au présent Accord.

Article 8. OPÉRATIONS COMMERCIALES

Les entreprises désignées des Parties contractantes sont autorisées à :

a) Etablir, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des bureaux pour la promotion du transport aérien et la vente de billets et autres services nécessaires à la prestation du transport aérien;

b) Faire venir et maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément aux lois et règlements de celle-ci relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, le personnel commercial, technique et opérationnel ainsi que d'autres spécialistes nécessaires à la prestation du transport aérien; et

c) Procéder à la vente de titres de transport, soit directement ou par l'intermédiaire d'agents, sur le territoire de l'autre Partie contractante et dans la monnaie de cette dernière.

Article 9. TARIFS

1. Les tarifs appliqués par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie sont fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les taux des commissions d'agences applicables, sont si possible fixés d'un commun accord par les entreprises intéressées des deux Parties après consultation des autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de l'itinéraire et, dans la mesure du possible, cet accord doit être réalisé en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties trente (30) jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être abrégé sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur ces tarifs, ou si pour une autre raison les tarifs ne peuvent pas être fixés conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si durant les premiers quinze (15) jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article une Partie contractante notifie l'autre Partie qu'elle n'approuve pas un tarif fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

5. 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 3 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

6. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 du présent article, aucun tarif ne peut entrer en vigueur tant que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pas donné leur approbation.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 10. RELEVÉS STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fouriront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont elles auront raisonnablement besoin pour examiner la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise ou les entreprises désignées par la première Partie contractante.

2. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus, y compris la provenance et la destination dudit trafic.

Article 11. TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, les excédents de recettes réalisés par ladite entreprise sur le territoire de ladite Partie à l'occasion du transport de passagers, de marchandises et du courrier, sous réserve des règlements en vigueur sur le territoire de chacune des Parties contractantes.

2. Lorsque le système de paiements entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, celui-ci remplace les dispositions du présent article.

Article 12. CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre afin d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord et, le cas échéant, en vue de lui apporter des modifications.

2. Chacune des Parties contractantes peut réclamer des consultations qui peuvent avoir lieu directement ou par correspondance et qui commencent dans les soixante jours à compter de la date de la demande, à moins que les Parties contractantes ne décident de prolonger ce délai.

Article 13. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre les Parties contractantes relativ à l'interprétation ou l'application du présent Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles en décident autrement, le différend est soumis, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie en désignant un et le troisième, qui exerce les fonctions de Président du tribunal, étant nommé par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la réception par l'une des Parties contractantes de la note diplomatique de l'autre demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal; le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné son arbitre dans le délai imparti ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, nommer un ou, le cas échéant, plusieurs arbitres. Dans ce cas, le troisième arbitre doit être ressortissant d'un Etat tiers et exerce les fonctions de Président du tribunal arbitral.

3. Le tribunal arbitral s'efforce en premier lieu de réconcilier les Parties contractantes et, faute d'y réussir, il examine le différend et adopte sa décision à la majorité. Sous réserve d'un accord entre les Parties contractantes, le tribunal détermine lui-même ses procédures, choisit le lieu de ses délibérations et communique sa décision dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant sa création.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des paragraphes 2 et 3 du présent article.

5. Chacune des Parties contractantes assume la responsabilité des frais relatifs à l'arbitre qu'elle a nommé de même que de tout personnel subsidiaire. Les deux Parties contractantes se partagent également toutes autres dépenses résultant des activités du tribunal, y compris les frais relatifs au Président.

6. Au cas où l'une des Parties contractantes négligerait de se conformer à une décision rendue aux termes du présent article, l'autre Partie peut, tant que durera cette situation, limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou priviléges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise désignée par elle.

Article 14. EFFET DES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Au cas où une convention multilatérale devrait lier ultérieurement les deux Parties contractantes, le présent Accord et son annexe seront modifiés pour être rendus conformes aux dispositions de ladite Convention.

Article 15. AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord, elle peut demander des consultations conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord.

2. Toute modification au présent Accord décidée lors des consultations visées au premier paragraphe ci-dessus est arrêtée par écrit entre les Parties contractantes et prend effet à la date fixée à cet effet par les Parties contractantes qui procèdent à un échange de notes par la voie diplomatique confirmant que les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

3. Toute modification à l'annexe du présent Accord convenue entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes lors des consultations visées au paragraphe 1 ci-dessus prend effet à la date fixée par les Parties contractantes qui procèdent à un échange de notes à cet égard par la voie diplomatique.

Article 16. ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord ainsi que toute modification qui y sera apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord s'appliquera provisoirement à compter de la date de sa signature. Il entrera en vigueur à une date qui sera fixée par un échange de notes par la voie diplomatique entre les Parties contractantes confirmant que les formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

Article 18. APPLICATION

Le présent Accord ne s'applique qu'au territoire européen du Royaume des Pays-Bas.

Article 19. DURÉE ET DÉNONCIATION

1. Le présent Accord demeurera en vigueur pour une période indéterminée, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-après.

2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être com-

muniquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale et deviendra effective douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à La Haye, le 26 janvier 1983, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

H. VAN DEN BROEK

Pour le Gouvernement de la République fédérale du Nigéria :

J. D. CHINADE

ANNEXE

1. *Exploitation des services convenus*

a) Sauf accord contraire entre les deux entreprises désignées et sous réserve des dispositions du paragraphe c du présent article, la capacité sera répartie également, au cours de l'exploitation de services convenus, entre lesdites entreprises des Parties contractantes.

b) La capacité totale assurée sur chacune des routes indiquées devra correspondre à la demande de trafic raisonnablement anticipée.

c) Afin de faire face aux besoins résultant de la croissance saisonnière ou future du trafic sur les routes indiquées dans l'annexe, les entreprises désignées des deux Parties contractantes prendront les dispositions voulues concernant les conditions d'exploitation des services aériens. Lesdites dispositions détermineront la fréquence des services et les horaires. Ces dispositions, ainsi que toutes modifications qui pourraient leur être apportées, seront soumises, pour leur approbation, aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

d) Dans la mesure où l'entreprise désignée d'une Partie contractante ne souhaite pas utiliser la totalité ou une portion de sa part de la capacité qui lui revient sur une ou plusieurs routes, elle peut autoriser l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à en faire usage pendant une période déterminée.

2. *Tableau des routes*

a. *Routes à exploiter par l'entreprise désignée par la République fédérale du Nigéria*

Points de départ	Points intermédiaires	Points aux Pays-Bas	Points au-delà
Tout point au Nigéria	Londres** Francfort* Zurich* Paris* Bruxelles* Rome*	Amsterdam	Londres** Copenhague* Oslo* Stockholm*

** Y compris l'usage des droits relatifs à la cinquième liberté de l'air à destination et en provenance des Pays-Bas.

* Sans l'usage des droits relatifs à la cinquième liberté de l'air à destination et en provenance des Pays-Bas.

b. Routes à exploiter par l'entreprise désignée par le Royaume des Pays-Bas

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Nigéria</i>	<i>Points au-delà</i>
Tout point aux Pays-Bas	Tunis*	Lagos	Accra* Lomé* Douala* Brazzaville* Lusaka** Blantyre* Maputo* Salisbury*

** Y compris l'usage des droits relatifs à la cinquième liberté de l'air à destination et en provenance du Nigéria.

* Sans l'usage des droits relatifs à la cinquième liberté de l'air à destination et en provenance du Nigéria.

3. Notes visant les tableaux 2 a) et 2 b) ci-avant

- a) *Type d'aéronefs* : L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes peut exploiter le DC10 ou un aéronef équivalent.
- b) *Fréquence* : L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes ne peut exploiter les routes désignées que quatre fois par semaine.
- c) Les points peuvent être desservis dans quelque ordre que ce soit. Les entreprises désignées peuvent, à leur gré, omettre la totalité ou une partie de leurs vols.
- d) L'entreprise désignée a le droit de fixer le point d'arrivée de ses services sur le territoire de l'autre Partie contractante.

No. 25196

UNITED NATIONS
(ECONOMIC COMMISSION FOR LATIN AMERICA)
and
URUGUAY

**Convention concerning the establishment in Montevideo of
an office of the Economic Commission for Latin Amer-
ica. Signed at Montevideo on 27 Decemher 1982**

Authentic text: Spanish.

Registered ex officio on 17 August 1987.

ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(COMMISSION ÉCONOMIQUE
POUR L'AMÉRIQUE LATINE)
et
URUGUAY

**Convention relative à la création à Montevideo d'un bureau
de la Commission économique pour l'Amérique latine.
Signée à Montevideo le 27 décembre 1982**

Texte authentique : espagnol.

Enregistrée d'office le 17 août 1987.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

**CONVENIO ENTRE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
Y LA COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA**

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay (en adelante denominado "el Gobierno") y las Naciones Unidas por intermedio de la Comisión Económica para América Latina (en adelante denominada "la CEPAL").

Considerando que en el Artículo 44, Protocolo N° 3, del Tratado de Montevideo sobre la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) se solicitó el asesoramiento técnico de la Secretaría Ejecutiva de la CEPAL en relación con los trabajos de la ALALC, y que en virtud de la Resolución 172 (AC.45) de la CEPAL se procedió a establecer en Montevideo una Oficina de la CEPAL cuya función es la de servir de enlace con la ALALC.

Considerando que el Comité de Representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) decidió aceptar a la CEPAL como observador ante el Comité de Representantes (Acuerdo 2, 17 de junio de 1981),

Resuelven celebrar un Convenio de Cooperación con las condiciones que se establecen a continuación:

Artículo primero. Este Convenio tiene el propósito fundamental de promover una colaboración más activa entre el Gobierno y la CEPAL.

Artículo segundo. La Oficina de la CEPAL en la ciudad de Montevideo, además de realizar actividades de enlace con la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), será responsable del enlace entre el Gobierno y la CEPAL y desarrollará actividades de cooperación entre ambas partes en el campo económico y social, en cumplimiento de este Convenio. Dichas actividades se fijarán periódicamente de común acuerdo.

Artículo tercero. Según sea fijado periódicamente por el Gobierno y la CEPAL, y de acuerdo con los recursos de que ambos dispongan, las actividades podrán abarcar, dentro del contexto de estudios de la CEPAL en la región, el análisis, entre otras materias, del comercio exterior, de los recursos humanos, naturales y del medio ambiente, del desarrollo agrícola e industrial, de los transportes y las comunicaciones, del desarrollo social, de los movimientos de capital y del desarrollo tecnológico, y de la cooperación técnica y económica entre países en desarrollo.

Artículo cuarto. El Secretario Ejecutivo de la CEPAL nombrará un Director de la Oficina en Montevideo, quién será responsable de la Dirección y administración de las actividades de esta Oficina.

Artículo quinto. La Oficina de la CEPAL en Montevideo y sus funcionarios internacionales continuarán todos los derechos, privilegios e inmunidades que establece la Convención sobre Prerrogativas e Inmunidades de las Naciones Unidas.

Artículo sexto. Este Convenio entrará en vigor tan pronto como el Gobierno así lo disponga de acuerdo con las leyes de la República Oriental del Uruguay y notifique por la vía diplomática a la CEPAL, pudiendo ser denunciado

por cualquiera de las Partes. La denuncia se hará efectiva a los seis meses de haber sido comunicada.

HECHO en Montevideo, a los veintisiete días del mes de diciembre del año mil novecientos ochenta y dos, en dos ejemplares igualmente válidos y auténticos.

Por el Gobierno
de la República Oriental del Uruguay:
[Signed — Signé]¹

Por la Comisión Económica
para América Latina:
[Signed — Signé]²

¹ Signed by Carlos Alberto Maeso — Signé par Carlos Alberto Maeso.
² Signed by Enrique Iglesias — Signé par Enrique Iglesias.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

CONVENTION¹ BETWEEN THE EASTERN REPUBLIC OF URUGUAY AND THE ECONOMIC COMMISSION FOR LATIN AMERICA

The Government of the Eastern Republic of Uruguay (hereinafter referred to as the "Government") and the United Nations through the intermediary of the Economic Commission for Latin America (hereinafter referred to as "ECLA"),

Considering that, in article 44, Protocol number 3, of the Montevideo Treaty on the Latin American Free-Trade Association (LAFTA),² the technical advice of the ECLA secretariat was requested in connection with the work of LAFTA, and that by virtue of ECLA resolution 172 (AC.45), an ECLA office, whose function is to serve as a liaison with LAFTA, was to be established at Montevideo,

Considering that the Committee of Representatives of the Latin America Integration Association (LAIA) has decided to accept ECLA as an observer within the Committee of Representatives (Agreement 2, 17 June 1981),

Decides to conclude a Co-operation Convention under the following terms:

Article 1. The fundamental aim of this Convention is to promote a more active collaboration between the Government and ECLA.

Article 2. The ECLA Office in the city of Montevideo, in addition to undertaking liaison activities with the Latin American Integration Association (LAIA), shall serve as a link between the Government and ECLA and shall develop co-operation activities between both Parties in the economic and social fields, in conformity with this Convention. Such activities shall be determined on a periodic basis by common agreement.

Article 3. As agreed on a periodic basis by the Government and ECLA, and in accordance with the resources available to both Parties, the activities may include, in the context of ECLA studies in the region, the analysis of, *inter alia*, foreign trade; human, natural and environmental resources; agricultural and industrial development; transportation and communication; social development; capital movements and technological development; and technical and economic co-operation among developing countries.

Article 4. The Executive Secretary of ECLA shall appoint a Director of the Office in Montevideo, who shall be responsible for the management and administration of the activities of this Office.

Article 5. The ECLA Office in Montevideo and the international personnel attached thereto shall continue to enjoy all the rights, privileges and immunities

¹ Came into force on 26 October 1983, the date on which the Government of Uruguay informed the Economic Commission for Latin America of the completion of its legal procedures, in accordance with article 6.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 1329, p. 225.

established in the Convention on the privileges and immunities of the United Nations.¹

Article 6. This Convention shall enter into force as soon as the Government has made the necessary arrangements in conformity with the legislation of the Eastern Republic of Uruguay and has so notified ECLA by the diplomatic channel. This Convention may be denounced by either Party. The denunciation shall take effect six months after having been communicated to the other Party.

DONE in Montevideo, on 27 December 1982, in two copies, the two texts being equally authentic.

For the Government
of the Eastern Republic
of Uruguay:

[CARLOS ALBERTO MAESO]

For the Economic Commission
for Latin America:

[ENRIQUE IGLESIAS]

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

[TRADUCTION — TRANSLATION]

CONVENTION¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE ORIENTALE DE L'URUGUAY ET LA COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AMÉRIQUE LATINE

Le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay (ci-après dénommé « le Gouvernement ») et l'Organisation des Nations Unies par l'intermédiaire de la Commission économique pour l'Amérique latine (ci-après dénommée « la CEPAL »),

Considérant qu'aux termes de l'article 44 du Protocole n° 3 du Traité de Montevideo portant création de l'Association latino-américaine de libre-échange², il est demandé au secrétariat de la CEPAL de fournir une assistance technique à l'Association dans l'exécution de ses travaux et qu'en application de sa résolution 172 (AC.45), la CEPAL a ouvert à Montevideo un bureau chargé d'assurer la liaison avec l'Association,

Considérant que le Comité des représentants de l'Association latino-américaine d'intégration (ALADI) a accordé à la CEPAL le statut d'observateur (Accord n° 2 du 17 juin 1981),

Sont convenus de conclure la Convention de coopération ci-après :

Article premier. La présente Convention a pour principal objet de promouvoir une coopération plus dynamique entre le Gouvernement et la CEPAL.

Article 2. Le Bureau de la CEPAL à Montevideo est chargé d'assurer la liaison entre la CEPAL et l'Association latino-américaine d'intégration (ALADI) d'une part, et entre la CEPAL et le Gouvernement d'autre part, et de développer les activités de coopération entre les deux Parties dans les domaines économique et social, conformément à la présente Convention. Ces activités sont définies périodiquement d'un commun accord.

Article 3. Ainsi que le Gouvernement et la CEPAL en conviendront périodiquement et dans la mesure des ressources dont disposeront les deux Parties, les activités pourront, dans le contexte des études que la CEPAL mène dans la région, comprendre notamment l'étude du commerce extérieur, des ressources humaines, des ressources naturelles, de l'environnement, du développement agricole et industriel, des transports et des communications, du développement social, des mouvements de capitaux et du progrès technique, ainsi que de la coopération technique et économique entre pays en développement.

Article 4. Le Secrétaire exécutif de la CEPAL nommera un Directeur du Bureau de la CEPAL à Montevideo qui sera chargé de diriger et d'administrer les activités de ce bureau.

Article 5. Le Bureau de la CEPAL à Montevideo et les fonctionnaires internationaux qui lui seront attachés jouiront de tous les droits, priviléges et

¹ Entrée en vigueur le 26 octobre 1983, date à laquelle le Gouvernement uruguayen a informé la Commission économique pour l'Amérique latine de l'accomplissement des procédures législatives, conformément à l'article 6.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1329, p. 225.

immunités établis par la Convention sur les priviléges et immunités des Nations Unies¹.

Article 6. La présente Convention entrera en vigueur dès que le Gouvernement en aura décidé ainsi, conformément aux lois de la République orientale de l'Uruguay, et qu'il en aura avisé la CEPAL par la voie diplomatique. Elle pourra être dénoncée par l'une ou l'autre Partie. La dénonciation prendra effet après un préavis de six mois.

FAIT à Montevideo, le 27 décembre 1982, en deux exemplaires qui font également foi.

Pour le Gouvernement
de la République orientale
de l'Uruguay :

[CARLOS ALBERTO MAESO]

Pour la Commission économique
pour l'Amérique latine :

[ENRIQUE IGLESIAS]

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

No. 25197

SINGAPORE
and
IRELAND

**Agreement for air services between and beyond tbeir
respective territories (witb annex). Signed at Singapore
on 20 February 1981**

Authentic text: English.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August
1987.*

SINGAPOUR
et
IRLANDE

**Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires
respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Singapour le
20 février 1981**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août
1987.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE AND THE GOVERNMENT OF IRELAND FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Republic of Singapore and the Government of Ireland being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944² and

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

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

(a) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Singapore, the Minister for Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions; and in the case of Ireland, the Minister for Transport and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;

(c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) The term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State;

(e) The term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

(f) The term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

(g) The term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(h) The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;

¹ Came into force provisionally on 20 February 1981, the date of signature, and definitively on 8 March 1983, the date of an exchange of notes confirming the completion of the constitutional requirements, in accordance with article 20.

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; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(i) The term "agreed service" means any air service established by virtue of the rights specified in this Agreement granted by one Contracting Party to the other Contracting Party;

(j) The term "specified route" means any of the routes specified in the Schedules under the Annex to this Agreement; and

(k) The term "tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

(2) The Annex to this Agreement shall form an integral part of this Agreement and any reference to this Agreement, unless otherwise expressly provided, shall apply to the Annex.

Article 2. GRANT OF TRAFFIC RIGHTS AND PRIVILEGES

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Schedule of the Annex.

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the appropriate Schedule of the Annex for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) All rights granted in this Agreement by one Contracting Party shall be exercised only by and exclusively for the benefit of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 3. DESIGNATION AND AUTHORIZATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorization.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an 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 them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that

airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 11 is in force in respect of that service.

Article 4. REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or the regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or

(c) In the case where the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES AND TAXES

(1) Aircraft operating on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel 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 similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Supplies of fuel and 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.

(3) The regular equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuel 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 Contracting Party, who may require that these

materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Supplies of fuel and lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores taken on board the aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the most favoured airline operating such flights.

Article 6. DIRECT TRANSIT TRAFFIC

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 7. APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

(3) Each Contracting Party undertakes not to grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by this Article.

(4) When utilising the airports and other facilities offered by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not have to pay fees higher than those which have to be paid by national aircraft operating international air services.

Article 8. CERTIFICATES AND LICENCES

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights in its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 9. CAPACITY PROVISIONS

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed service, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) Traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The requirements of through airline operation.

(4) If a route or part of it referred to in the Annex to the present agreement is served by the airlines of both Contracting Parties, these airlines may consult together to arrive at a formula of co-operation about the said route or part of it. Any agreed formula will be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 10. APPROVAL OF TIMETABLES

The designated airline of either Contracting Party shall, not later than thirty (30) days prior to the date of the operations of any agreed service, submit its proposed timetables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for their approval. Such timetables shall include all relevant information, including the type of aircraft to be used, the frequency of service, the flight schedules, etc.

Article 11. ESTABLISHMENT OF TARIFFS

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the procedures of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within sixty (60) days from the date of submission, in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall also be reduced.

(5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15.

(7) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 15.

(8) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

Article 12. REMITTANCE OF EARNINGS

(1) Either Contracting Party undertakes to grant the other Contracting Party free transfer of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Contracting Party. The procedure for such remittance, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

(2) Whenever the procedure for such remittance is governed by a special agreement between the two Contracting Parties, such agreement shall apply.

Article 13. INFORMATION AND STATISTICS

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

Article 14. CONSULTATIONS

(1) There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of this Agreement.

(2) Either Contracting Party may request for consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the written request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 15. SETTLEMENT OF DISPUTES

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this 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 the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted 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 so nominated. 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 Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as president of the arbitral body.

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

(4) If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 16. AMENDMENTS

(1) 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 shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(2) Notwithstanding paragraph 2 of Article 1 of this Agreement, any modification to the routes may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(3) The present Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 17. TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months 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, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 18. TITLES

Titles to the Articles in this Agreement are for convenience of reference only and are not part of this Agreement and shall not in any way affect the interpretation thereof.

Article 19. REGISTRATION

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 20. ENTRY INTO FORCE

The present Agreement shall be approved according to the constitutional requirements obtaining in the country of each Contracting Party and shall come into force on the day of an Exchange of Notes confirming that these requirements have been fulfilled. The provisions of the present Agreement shall be provisionally applied from the date of signature.

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

DONE this 20th day of February 1981 at Singapore in duplicate in the English language.

[*Signed*]

LIM HOCK SAN

For the Government
of the Republic of Singapore

[*Signed*]

NOEL McMAHON

For the Government
of Ireland

ANNEX

SCHEDULE I

Route to be operated by the designated airline of Government of Ireland

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in Singapore</i>	<i>Points Beyond</i>
Points in Ireland	Points in Europe, Africa, Middle East and Asia	Singapore	Points in the Orient and the South-west Pacific

SCHEDULE II

Route to be operated by the designated airline of the Republic of Singapore

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in Ireland</i>	<i>Points Beyond</i>
Singapore	Points in Asia, Middle East, Africa and Europe	Points in Ireland	Points in North and South America

NOTES. (i) Any of the points on the specified routes in Schedules I and II of the Annex may at the option of the designated airline of either Contracting Party be omitted on any or all flights, provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

(ii) The designated airline of either Contracting Party shall have the right to terminate its services in the territory of the other Contracting Party.

(iii) The rights to points beyond specified in Schedule II shall be exercised at Shannon.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD' ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la République de Singapour et le Gouvernement de l'Irlande étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², et

Désireux de promouvoir leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire :

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République de Singapour, du Ministre des communications et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne l'Irlande, du Ministre des transports et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit office ou des fonctions similaires;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée aux termes de l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme « territoire » désigne, pour chaque Etat, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat;

e) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier exploité par des aéronefs pour le transport des passagers, des marchandises ou du courrier;

f) L'expression « service aérien international » s'entend d'un service aérien qui traverse l'espace aérien de plus d'un Etat;

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 20 février 1981, date de la signature, et à titre définitif le 8 mars 1983, date d'un échange de notes confirmant l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises, conformément à l'article 20.

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

g) Le terme « entreprise » désigne toute entreprise de transport aérien qui exploite un service aérien international;

h) L'expression « escale technique » s'entend d'une escale effectuée dans un but autre que celui d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier;

i) L'expression « services convenus » s'entend de tout service aérien établi en vertu des droits spécifiés dans le présent Accord et accordés par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie contractante;

j) L'expression « routes indiquées » s'entend des routes indiquées dans les tableaux qui figurent dans l'annexe au présent Accord;

k) Le terme « tarifs » désigne les prix payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que des conditions dans lesquelles ces prix sont applicables, y compris les prix et les conditions d'agences et d'autres services auxiliaires, à l'exclusion toutefois des recettes et des conditions de transport de courrier.

2. L'annexe au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'annexe.

Article 2. OCTROI DES DROITS ET PRIVILÈGES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans le tableau pertinent de l'annexe au présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a)* De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b)* De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c)* D'y faire escale aux points de ladite route indiquée dans le tableau de l'annexe au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

3. Tous les droits concédés dans le présent Accord par une Partie contractante ne sont exercés que par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et exclusivement à son profit.

Article 3. DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise, qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

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

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

4. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accepter la désignation d'une entreprise et retirer ou révoquer les droits accordés à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice de ces droits par une entreprise, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise désignée et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Après que les dispositions énoncées aux paragraphes 1 et 2 du présent article auront été appliquées, toute entreprise ainsi désignée et autorisée pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif applicable au service considéré ait été fixé conformément à l'article 11 du présent Accord.

Article 4. RÉVOCATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits octroyés par le présent Accord par l'(les) entreprise(s) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante, ou d'imposer à l'exercice de ces droits toutes conditions qu'elle jugera nécessaires :

- a) Dans tous les cas où elle n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette (ces) entreprise(s) sont la propriété de la Partie contractante ayant désigné l'(les) entreprise(s) de transport aérien ou des ressortissants de cette Partie contractante; ou
- b) Dans le cas où cette (ces) entreprise(s) ne se conforme(nt) pas aux lois et règlements de la Partie contractante accordant ces droits; ou
- c) Dans les cas où cette (ces) entreprise(s) n'exploite(nt) pas les services convenus conformément aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. A moins que la révocation immédiate, la suspension ou l'imposition des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient indispensables pour prévenir de nouvelles infractions aux lois ou règlements ou aux dispositions du présent Accord, un tel droit sera exercé seulement après consultation entre les Parties contractantes.

Article 5. EXEMPTION DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS ET TAXES

1. Les aéronefs employés au service international par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leurs équipements normaux, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront, 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. Les réserves de carburants et lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs de cette entreprise et destinés uniquement à être employés en service international seront exonérés de

toutes redevances et taxes nationales, y compris des droits de douane et des frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, 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 produits mentionnés ci-dessus soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. Les équipements normaux, les pièces de rechange, les provisions de bord et les réserves de carburants et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci; lesdites autorités pourront exiger que ce matériel soit placé sous leur surveillance jusqu'à ce qu'il soit réexporté ou ait reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

4. Les réserves de carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord embarqués à bord des aéronefs de l'une des parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et employés uniquement pour des vols entre deux points du territoire de la dernière Partie contractante doivent faire l'objet, quant aux droits de douane, frais d'inspection et autres redevances et taxes nationales similaires, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales ou à l'entreprise la plus favorisée exploitant de tels vols.

Article 6. TRAFIC EN TRANSIT

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 7. RESPECT DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs aux vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au séjour ou à la sortie de son territoire des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier, tels que ceux qui visent les formalités d'admission, de sortie, d'émigration et d'immigration ainsi que les formalités de douane et les mesures sanitaires, s'appliqueront aux passagers, aux équipages, aux marchandises ou au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Chaque Partie contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante quant à l'application des lois et règlements visés par le présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres installations offertes par une Partie contractante, il ne sera pas exigé de l'entreprise désignée de l'autre Partie des frais supérieurs à ceux qui sont exigés de l'entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux réguliers.

Article 8. CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront, durant la période de leur validité, reconnus valables par l'autre Partie contractante.
2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation aérienne au-dessus de son propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

Article 9. COEFFICIENT DE CHARGE

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.
2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.
3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :
 - a) Aux exigences de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
 - b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région; et
 - c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

4. Lorsqu'une route ou un tronçon de route mentionné à l'annexe au présent Accord est desservie par les entreprises des deux Parties contractantes, lesdites entreprises pourront se consulter aux fins de parvenir à une formule de coopération à propos de ladite route ou dudit tronçon de route. Une telle formule sera soumise à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 10. APPROBATION DES HORAIRES

L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes devra communiquer pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, trente (30) jours au moins avant la mise en exploitation de services convenus, les horaires de vol qui devront également comporter toutes informations pertinentes, y compris le type d'aéronef qui sera utilisé, les programmes des vols, etc.

Article 11. TARIFS

1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises pour une partie quelconque de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, commissions d'agence comprises, seront si possible fixés pour chacune des routes d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établis par l'Association du transport aérien international. Les tarifs convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quatre-vingt-dix jours (90) jours avant la date prévue pour leur application. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. L'approbation des tarifs peut être donnée expressément ou, si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques des Parties contractantes n'a exprimé son désaccord dans les soixante (60) jours suivant la date de soumission conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Au cas où le délai de soumission aurait été réduit comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent se mettre d'accord pour réduire le délai de notification d'une désapprobation.

5. Si des tarifs ne peuvent être fixés conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, pendant la période applicable en vertu du paragraphe 4 du présent article, l'une des autorités aéronautiques notify à l'autre autorité aéronautique son désaccord à l'égard de tous tarifs établis conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de déterminer des tarifs par accord mutuel.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur les tarifs qui leur ont été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination des tarifs conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

7. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 15, aucun tarif n'entrera en vigueur à défaut d'accord des deux Parties contractantes.

8. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis. Cependant, les tarifs ne pourront être prolongés en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date à laquelle ils auraient autrement dû expirer.

Article 12. TRANSFERT DES RECETTES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit de libre transfert des excédents de recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire, à raison du transport de passagers, de marchandises, de bagages et du

courrier par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante. De tels transferts seront toutefois effectués conformément à la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle lesdites recettes ont été obtenues.

2. Dans la mesure où le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, cet accord sera applicable.

Article 13. FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS ET DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 14. CONSULTATIONS

1. Des consultations régulières et fréquentes auront lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes en vue d'assurer une étroite collaboration dans tous les domaines relatifs à l'exécution du présent Accord.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties. Lesdites consultations devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes ne se mettent d'accord pour prolonger ce délai.

Article 15. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par négociations.

2. Si les deux Parties contractantes ne parviennent à pas un règlement par négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme; si elles ne s'entendent pas ainsi, le différend sera, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux ainsi nommés. Chaque Partie contractante nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception, par l'une ou l'autre Partie contractante, d'une notification de l'autre Partie contractante par la voie diplomatique ou par d'autres voies appropriées et demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal, et le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre Partie contractante s'abstient de nommer 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 pourra être prié par l'une ou l'autre Partie contractante de désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans un tel cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un Etat tiers et assumera les fonctions de Président du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si et aussi longtemps que l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou priviléges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

Article 16. AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours de la date de la demande. Toutes modifications au sujet desquelles les Parties se seront mises d'accord entreront en vigueur dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Nonobstant le paragraphe 2 de l'article 1 du présent Accord, toutes modifications aux routes peuvent être apportées au moyen d'un accord conclu directement entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

3. Si un accord multilatéral devait entrer en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord serait modifié pour être rendu conforme aux dispositions de cet Accord.

Article 17. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie laura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. INTITULÉS

Les intitulés des articles ne servent qu'à faciliter la consultation du présent Accord. Ils n'en font pas partie et ne servent en aucune manière à son interprétation.

Article 19. ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tout amendement qui pourrait lui être apporté seront enregistrés à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord sera approuvé conformément aux formalités constitutionnelles requises par chaque Partie contractante et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes confirmant l'accomplissement desdites formalités. Les dispositions du présent Accord seront appliquées à titre provisoire à compter de la date de sa signature.

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

FAIT en double exemplaire, en langue anglaise, à Singapour le 20 février 1981.

Pour le Gouvernement
de la République de Singapour :
[Signé]
LIM HOCK SAN

Pour le Gouvernement
de l'Irlande :
[Signé]
NOEL McMAHON

ANNEXE

TABLEAU I

Route que desservira l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Irlande

Points de départ	Points intermédiaires	Points à Singapour	Points au-delà
Irlande	Europe	Singapour	Orient et Sud-Ouest du Pacifique
	Afrique		
	Moyen-Orient et Asie		

TABLEAU II

Route que desservira l'entreprise désignée par la République de Singapour

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Irlande	Points au-delà
Singapour	Asie	Irlande	Amérique du Nord et Amérique du Sud
	Moyen-Orient		
	Afrique et Europe		

NOTES. (i) L'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, sur la totalité ou l'un quelconque des vols, omettre de faire escale en l'un quelconque des points ci-dessus, à condition que ces vols prennent leur départ à partir du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

(ii) L'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra discontinueer les services exploités sur le territoire de l'autre Partie contractante.

(iii) Les droits mentionnés au tableau II relatifs à des points au-delà seront exercés à partir de Shannon.

II

Treaties and international agreements

filed and recorded

from 23 July 1987 to 17 August 1987

No. 970

Traité et accords internationaux

classés et inscrits au répertoire

du 23 juillet 1987 au 17 août 1987

N° 970

No. 970

**INTERNATIONAL FUND FOR
AGRICULTURAL DEVELOPMENT
and
ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY**

**Technical Assistance Financing Agreement—*Food Grains
Research and Development Program—Farming System
Research.* Signed at Rome on 6 June 1987**

Authentic text: English.

*Filed and recorded at the request of the International Fund for
Agricultural Development on 13 August 1987.*

**FONDS INTERNATIONAL
DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE
et
ORGANISATION DE L'UNITÉ AFRICAINE**

**Accord de financement d'assistance technique — *Pro-
gramme de recherche et de développement portant sur
les céréales alimentaires — Recherche sur les systèmes
d'exploitation agricole.* Signé à Rome le 6 juin 1987**

Texte authentique : anglais.

*Classé et inscrit au répertoire à la demande du Fonds international de
développement agricole le 13 août 1987.*

[TRADUCTION — TRANSLATION]

TECHNICAL ASSISTANCE FINANCING AGREEMENT¹ BETWEEN THE INTERNATIONAL FUND FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT AND THE ORGANIZATION OF AFRICAN UNITY (FOOD GRAINS RESEARCH AND DEVELOPMENT PROGRAM — FARMING SYSTEM RESEARCH)

ACCORD DE FINANCEMENT D'ASSISTANCE TECHNIQUE¹ ENTRE LE FONDS INTERNATIONAL DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE ET L'ORGANISATION DE L'UNITÉ AFRICAINE (PROGRAMME DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT PORTANT SUR LES CÉRÉALES ALIMENTAIRES — RECHERCHE SUR LES SYSTÈMES D'EXPLOITATION AGRICOLE)

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 6 June 1987 by signature, in accordance with section 6.1.

¹ Entré en vigueur le 6 juin 1987 par la signature, conformément à la section 6.1.

ANNEX A

*Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations*

ANNEXE A

*Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc.,
concernant des traités et accords internationaux
enregistrés
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

ANNEX A

No. 13222. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT DAR ES SALAAM ON 23 MAY 1969¹

TERMINATION (Note by the Secretariat)

The International Civil Aviation Organization registered on 17 August 1987 the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Republic of Tanzania signed at Dar es Salaam on 3 February 1979.²

The said Agreement, which came into force provisionally on 3 February 1979, and definitively on 18 August 1981, provides in its article 20, for the termination of any other air transport agreement previously concluded between the two countries.

(17 August 1987)

ANNEXE A

N° 13222. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À DAR ES-SALAM LE 23 MAI 1969¹

ABROGATION (Note du Secrétariat)

L'Organisation de l'aviation civile internationale a enregistré le 17 août 1987 l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie signé à Dar es-Salam le 3 février 1979².

Ledit Accord, qui est entré en vigueur à titre provisoire le 3 février 1979, et à titre définitif le 18 août 1981, stipule, à son article 20, l'abrogation de tout autre accord relatif au transport aérien précédemment conclu entre les deux pays.

(17 août 1987)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 928, p. 27.
² See p. 261 of this volume.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 928, p. 27.
² Voir p. 261 du présent volume.

No. 14668. INTERNATIONAL COVENANT ON CIVIL AND POLITICAL RIGHTS. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 16 DECEMBER 1966¹

Nº 14668. PACTE INTERNATIONAL RELATIF AUX DROITS CIVILS ET POLITIQUES. ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 16 DÉCEMBRE 1966¹

NOTIFICATION under article 4 (3)

Received on:

13 August 1987

PERU

With the following declaration:

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

“... El Gobierno del Perú, en uso de las atribuciones que le confiere el Artículo 231º de la Constitución Política del Estado ha declarado el Estado de Emergencia en las Provincias de Daniel Alcides Carrión y Pasco del Departamento de Pasco, a partir de la fecha y por un término de sesenta (60) días.

Consecuentemente, se han suspendido las garantías individuales contempladas en los incisos 7º, 20-G y parcialmente el inciso 9 del Artículo 2º de la Constitución.

Mientras dure el Estado de Emergencia la autoridad prefectural dictará las normas correspondientes relativas al ejercicio del derecho de reunión, conforme se establece en el inciso 10 del Artículo 2 de la Constitución Política del Estado y las Fuerzas Armadas continuarán ejerciendo el control del orden interno.”

[TRANSLATION]

... In exercise of the powers conferred upon it under article 231 of the Political Constitution of the State, the Government of Peru has declared a state of emergency in the provinces of Daniel Alcides Carrión and Pasco (department of Pasco) for a period of sixty (60) days, beginning today.

[TRADUCTION]

... Le Gouvernement péruvien, faisant usage des pouvoirs que lui confère l'article 231 de la Constitution politique de l'Etat, a prorogé l'état d'urgence dans les provinces de Daniel Alcides Carrión et Pasco (Département de Pasco), à compter de ce jour et pour une durée de soixante (60) jours.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 999, p. 171; vol. 1057, p. 407 (rectification of authentic Spanish text); vol. 1059, p. 451 (corrigendum to vol. 999), and annex A in volumes 1007, 1008, 1022, 1026, 1031, 1035, 1037, 1038, 1039, 1065, 1066, 1075, 1088, 1092, 1103, 1106, 1120, 1130, 1131, 1132, 1136, 1138, 1141, 1144, 1147, 1150, 1151, 1161, 1181, 1195, 1197, 1199, 1202, 1203, 1205, 1207, 1211, 1214, 1216, 1218, 1222, 1225, 1249, 1256, 1259, 1261, 1272, 1275, 1276, 1279, 1286, 1289, 1291, 1295, 1296, 1299, 1305, 1308, 1312, 1314, 1316, 1324, 1328, 1329, 1333, 1334, 1338, 1339, 1344, 1347, 1348, 1349, 1351, 1352, 1354, 1356, 1357, 1358, 1360, 1365, 1379, 1387, 1389, 1390, 1392, 1393, 1399, 1403, 1404, 1408, 1409, 1410, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1424, 1427, 1429, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, 1441, 1443, 1444, 1455, 1457, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1475 and 1477.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traité*s, vol. 999, p. 171; vol. 1057, p. 407 (rectification du texte authentique espagnol); vol. 1059, p. 451 (corrigendum au vol. 999), et annexe A des volumes 1007, 1008, 1022, 1026, 1031, 1035, 1037, 1038, 1039, 1065, 1066, 1075, 1088, 1092, 1103, 1106, 1120, 1130, 1131, 1132, 1136, 1138, 1141, 1144, 1147, 1150, 1151, 1161, 1181, 1195, 1197, 1199, 1202, 1203, 1205, 1207, 1211, 1213, 1214, 1216, 1218, 1222, 1225, 1249, 1256, 1259, 1261, 1272, 1275, 1276, 1279, 1286, 1289, 1291, 1295, 1296, 1299, 1305, 1308, 1312, 1314, 1316, 1324, 1328, 1329, 1333, 1334, 1338, 1339, 1344, 1347, 1348, 1349, 1351, 1352, 1354, 1356, 1357, 1358, 1360, 1365, 1379, 1387, 1389, 1390, 1392, 1393, 1399, 1403, 1404, 1408, 1409, 1410, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1424, 1427, 1429, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, 1441, 1443, 1444, 1455, 1457, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1475 et 1477.

As a result, the individual rights envisaged in article 2, paragraphs 7, 20(G) and, to some extent, 9, of the Constitution have been suspended.

During the state of emergency, the prefectoral authority shall promulgate the relevant regulations governing the exercise of the right of assembly, as set forth in article 2, paragraph 10, of the Political Constitution of the State, and the Armed Forces shall continue to exercise responsibility for public order.

Registered ex officio on 13 August 1987.

En conséquence, les garanties individuelles visées aux paragraphes 7, 20-G et, pour une part, au paragraphe 9 de l'article 2 de la Constitution ont été suspendues.

Pendant toute la durée de l'état d'urgence, l'autorité préfectorale édictera les règles nécessaires en matière d'exercice du droit de réunion, comme le prévoit le paragraphe 10 de l'article 2 de la Constitution politique de l'Etat, et les forces armées continueront à assurer le maintien de l'ordre.

Enregistré d'office le 13 août 1987.

No. 14861. INTERNATIONAL CONVENTION ON THE SUPPRESSION AND PUNISHMENT OF THE CRIME OF APARTHEID. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 30 NOVEMBER 1973¹

N° 14861. CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'ÉLIMINATION ET LA RÉPRESSION DU CRIME D'APARTHEID, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 30 NOVEMBRE 1973¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

17 August 1987

YEMEN

(With effect from 16 September 1987.)

With the following declaration:

ADHÉSION

Instrument déposé le :

17 août 1987

YÉMEN

(Avec effet au 16 septembre 1987.)

Avec la déclaration suivante :

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

ان انضمام حكومة الجمهورية العربية اليمنية الى هذه الاتفاقيه لا يمسني
بحال من الا حوال الاعتراف باسرائيل او الدخول معها في اي علاقه
تنطئ هذه الاتفاقيه .

[TRANSLATION]

The accession of the Government of the Yemen Arab Republic to this Convention shall in no way imply recognition of Israel or the establishment of such relations therewith as may be provided for in the Convention.

Registered ex officio on 17 August 1987.

[TRADUCTION]

L'adhésion à la Convention susmentionnée par la République arabe du Yémen n'implique nullement qu'elle reconnaisse Israël ni qu'elle établisse avec celui-ci aucune des relations prévues dans ladite Convention.

Enregistré d'office le 17 août 1987.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. I015, p. 243, and annex A in volumes 1026, 1033, I035, I036, I038, I039, I043, I045, I048, I051, I055, I060, I066, I076, I093, I095, I098, I102, I106, I110, I120, I126, I138, I146, I147, I151, I155, I161, I165, I181, I211, I222, I225, I228, I242, I249, I252, I256, I257, I259, I263, I276, I291, I293, I299, I300, I310, I321, I334, I338, I355, I357, I390, I394, I410, I421, I428 and I437.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traité*s, vol. I015, p. 243, et annexe A des volumes 1026, 1033, I035, I036, I038, I039, I043, I045, I048, I051, I055, I060, I066, I076, I093, I095, I098, I102, I106, I110, I120, I126, I138, I146, I147, I151, I155, I161, I165, I181, I211, I222, I225, I228, I242, I249, I252, I256, I257, I259, I263, I276, I291, I293, I299, I300, I310, I321, I334, I338, I355, I357, I390, I394, I410, I421, I428 et I437.

N° 15788. ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN. SIGNÉ À BONN LE 27 MAI 1971¹

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² RELATIF À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.
LOMÉ, 12 AOÛT ET 29 NOVEMBRE 1983

Textes authentiques : allemand et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 17 août 1987.

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER GESCHÄFTSTRÄGER A.I.
BOTSCHAFT DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
LOMÉ

Lomé, den 12. August 1983

Wi 455.00/1

Exzellenz, Herr Minister,

ich beeche mich, auf das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Togo über den Luftverkehr vom 27. Mai 1971 und auf die Verhandlungen zwischen Regierungsdelegationen beider Staaten am 16. Dezember 1982 in Bonn Bezug zu nehmen. In den genannten Verhandlungen ist Einvernehmen darüber erzielt worden, daß der gemäß Artikel 1 des Abkommens über den Luftverkehr durch diplomatischen Notenwechsel zu vereinbarende Fluglinienplan folgende Fassung erhalten soll:

FLUGLINIENPLAN

I. Fluglinien, die von dem seitens der Republik Togo bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

Abgangspunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Republik Togo	Ein von der Republik Togo noch zu bezeichnender Punkt	Ein Punkt in der Bundesrepublik Deutschland	Zwei von der Republik Togo noch zu bezeichnende Punkte in Europa

II. Fluglinien, die von dem seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

Abgangspunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte im Hoheitsgebiet der Republik Togo	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Ein von der Bundesrepublik Deutschland noch zu bezeichnender Punkt	Ein Punkt in der Republik Togo	Zwei von der Bundesrepublik Deutschland noch zu bezeichnende Punkte in Afrika

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1048, p. 125.

² Entré en vigueur le 29 novembre 1983, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

III. Jedes bezeichnete Unternehmen kann die im Fluglinienplan festgelegten Punkte in beliebiger Reihenfolge bedienen.

IV. Jedes bezeichnete Unternehmen kann nach seiner Wahl einen oder mehrere Punkte auf seiner Linie auslassen, wenn der Abgangspunkt dieser Linie im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das Unternehmen bezeichnet hat.

V. Beide bezeichneten Unternehmen können vereinbaren, daß zusätzliche im Fluglinienplan nicht enthaltene Punkte in die Linien einbezogen werden.

VI. Jedes bezeichnete Unternehmen kann außer den im Fluglinienplan bezeichneten Punkten einen oder mehrere Punkte ohne Ausübung von Verkehrsrechten zwischen diesem beziehungsweise diesen Punkten und dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei anfliegen.

VII. Die Ausübung von Rechten der 5. Freiheit für die in I., II. und V. vorgesehenen Punkte ist abhängig von einer Vereinbarung zwischen den bezeichneten Unternehmen.

VIII. Die Rechte der bezeichneten Unternehmen aus dem deutsch-togoischen Luftverkehrsabkommen können zusammen mit Rechten aus anderen Luftverkehrsabkommen der Vertragsparteien ausgeübt werden.

Falls sich die Regierung der Republik Togo mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt, werden diese Note und die das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortnote Eurer Exzellenz eine Vereinbarung zwischen unseren Regierungen bilden, die mit dem Datum Ihrer Antwortnote in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Exzellenz, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

[Signed — Signé]

Dr. DIRK BAUMGARTNER

Seiner Exzellenz dem Minister des Auswärtigen
und für Zusammenarbeit der Republik Togo
Herrn Anani Kuma Akakpo-Ahianyo

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Lomé, le 12 août 1983

LE CHARGÉ D'AFFAIRES PAR INTÉRIM
AMBASSADE DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
LOMÉ

Wi 445.00/1

Monsieur le Ministre,

[Voir note II]

Veuillez agréer, etc.

[Signé]

DIRK BAUMGARTNER

Son Excellence M. Anani Kuma Akakpo-Ahianyo
Ministre des affaires étrangères et de la coopération
de la République togolaise

II

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DE LA COOPÉRATION

Lomé, le 29 nov. 1983

N° 5194/DCI/DCT.

Excellence,

Par note WI 445.00/1 du 12 août 1983 votre Excellence a bien voulu me faire savoir ce qui suit :

« Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord du 27 mai 1971 entre la République Fédérale d'Allemagne et la République Togolaise relatif au transport aérien¹ ainsi qu'aux négociations qui ont eu lieu à Bonn le 16 décembre 1982 entre les délégations gouvernementales de nos deux pays. Lors de ces négociations, les délégations se sont mises d'accord pour rédiger comme suit le tableau de routes devant être fixé par échange de notes diplomatiques, conformément à l'Article 1^{er} de l'Accord relatif au transport aérien :

TABLEAU DE ROUTES

I. Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République Togolaise :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points sur le territoire de la République Fédérale d'Allemagne</i>	<i>Points situés au-delà</i>
Points en République Togolaise	Un point qui sera déterminé par la République Togolaise	Un point en République Fédérale d'Allemagne	Deux points en Europe qui seront déterminés par la République Togolaise

II. Routes exploitées par l'entreprise désignée par la République Fédérale d'Allemagne :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points sur le territoire de la République Togolaise</i>	<i>Points situés au-delà</i>
Points en République Fédérale d'Allemagne	Un point qui sera déterminé par la République Fédérale d'Allemagne	Un point en République Togolaise	Deux points en Afrique qui seront déterminés par la République Fédérale d'Allemagne

III. Chaque entreprise désignée pourra desservir les points fixés dans le tableau de routes dans l'ordre voulu.

IV. Chaque entreprise pourra, à son choix, omettre un ou plusieurs points figurant sur sa route, à condition que le point de départ de cette route soit situé sur le territoire de la Partie contractante dont elle est l'entreprise désignée.

V. Les deux entreprises désignées pourront convenir d'inclure des points supplémentaires qui ne figurent pas dans le tableau de routes.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1048, p. 125.

VI. Chaque entreprise désignée pourra desservir un ou plusieurs points autres que ceux inscrits au tableau de routes, mais sans droits de trafic entre ce ou ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

VII. La jouissance des droits de cinquième liberté pour les points prévus aux paragraphes I, II et V ci-dessus est liée à la conclusion d'accords entre les entreprises désignées.

VIII. Les droits des entreprises désignées qui résultent de l'Accord germano-togolais relatif au transport aérien pourront être exploités conjointement avec des droits qui résultent d'autres Accords conclus par les Parties contractantes, relatifs au transport aérien.

Si le Gouvernement de la République Togolaise déclare approuver le tableau de routes susvisé, la présente note et la note de réponse de Votre Excellence exprimant l'accord de votre Gouvernement constitueront un Arrangement entre nos deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre note de réponse. »

J'ai l'honneur de confirmer à votre Excellence l'Accord du Gouvernement Togolais sur ces propositions.

Veuillez agréer, Excellence, les assurances de ma haute considération.

[Signé]

ANANI K. AKAKPO AHIANYO

Ambassade de la République Fédérale d'Allemagne
Lomé

No. 15788. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF TOGO. SIGNED AT BONN ON 27 MAY 1971¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² RELATING TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. LOMÉ, 12 AUGUST AND 29 NOVEMBER 1983

Authentic texts: German and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 17 August 1987.

I

THE CHARGÉ D'AFFAIRES A.I.
EMBASSY OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
LOMÉ

Lomé, 12 August 1983

Wi 455.00/I

Sir,

I have the honour to refer to the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Togo of 27 May 1971¹ and the negotiations held at Bonn on 16 December 1982 between government delegations of the two countries. In the course of the above-mentioned negotiations, an arrangement was concluded to the effect that the Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes under article 1 of the Air Transport Agreement should read as follows:

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be operated by the airline designated by the Togolese Republic:

Points of origin	Intermediate points	Points in the territory of the Federal Republic of Germany	Points beyond
Points in the Togolese Republic	A point to be designated by the Togolese Republic	A point in the Federal Republic of Germany	Two points in Europe to be designated by the Togolese Republic

II. Routes to be operated by the airline designated by the Federal Republic of Germany:

Points of origin	Intermediate points	Points in the territory of the Togolese Republic	Points beyond
Points in the Federal Republic of Germany	A point to be designated by the Federal Republic of Germany	A point in the Togolese Republic	Two points in Africa to be designated by the Federal Republic of Germany

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1048, p. 125.

² Came into force on 29 November 1983, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

III. Each designated airline may serve the points specified in the Route Schedule in any order.

IV. Each designated airline may choose to omit one or more of the points on its route provided that the point or origin of such route lies in the territory of the Contracting Party that has designated the airline.

V. Both designated airlines may agree that additional points not specified in the Route Schedule shall be included in the routes.

VI. In addition to the points specified in the Route Schedule, each designated airline may land at one or more points without exercise of traffic rights between that point or those points and the territory of the other Contracting Party.

VII. The exercise of rights under the fifth freedom of the air for points provided for in paragraphs I, II and V above shall be governed by an arrangement between the designated airlines.

VIII. The rights of the designated airlines under the Germano-Togolese Air Transport Agreement may be exercised together with rights under other air transport agreements of the Contracting Parties.

If the Government of the Togolese Republic agrees to the above route schedule, the present note and your note in reply expressing your Government's agreement shall constitute an Arrangement between our Governments, to enter into force on the date of your note in reply.

Accept, Sir, etc.

[*Signed*]

Dr. DIRK BAUMGARTNER

His Excellency the Minister for Foreign Affairs
and Co-operation of the Togolese Republic
Mr. Anani Kuma Akakpo-Ahianyo

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND CO-OPERATION

Lomé, 29 November 1983

No. 5194 DCI/DCT

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your note WI 445.00/1 of 12 August 1983 which reads as follows:

[*See note I*]

I have the honour to confirm to you that the Togolese Government agrees to those proposals.

Accept, Sir, etc.

[*Signed*]

ANANI K. AKAKPO-AHIANYO

Embassy of the Federal Republic of Germany
Lomé

No. 21931. INTERNATIONAL CONVENTION AGAINST THE TAKING OF HOSTAGES. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 17 DECEMBER 1979¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

11 August 1987

DENMARK

(With effect from 10 September 1987.)

Registered ex officio on 11 August 1987.

N° 21931. CONVENTION INTERNATIONALE CONTRE LA PRISE D'OTAGES. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 17 DÉCEMBRE 1979¹

ADHÉSION

Instrument déposé le :

11 août 1987

DANEMARK

(Avec effet au 10 septembre 1987.)

Enregistré d'office le 11 août 1987.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1316, p. 205, and annex A in volumes 1316, 1351, 1361, 1386, 1390, 1394, 1410, 1412, 1419, 1422, 1434, 1436, 1457, 1461, 1463, 1464 and 1465.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traité*s, vol. 1316, p. 205, et annexe A des volumes 1316, 1351, 1361, 1386, 1390, 1394, 1410, 1412, 1419, 1422, 1434, 1436, 1457, 1461, 1463, 1464 et 1465.

No. 23432. CONSTITUTION OF THE
UNITED NATIONS INDUSTRIAL
DEVELOPMENT ORGANIZATION.
CONCLUDED AT VIENNA ON
8 APRIL 1979¹

N° 23432. ACTE CONSTITUTIF DE
L'ORGANISATION DES NATIONS
UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT
INDUSTRIEL. CONCLU À VIENNE
LE 8 AVRIL 1979¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

17 August 1987

VANUATU

(With effect from 17 August 1987.)

Registered ex officio on 17 August 1987.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

17 août 1987

VANUATU

(Avec effet au 17 août 1987.)

Enregistré d'office le 17 août 1987.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1401, p. 3, and annex A in volumes 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1410, 1411, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1423, 1425, 1426, 1427, 1428, 1434, 1436, 1437, 1439, 1441 and 1458.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traitéés*, vol. 1401, p. 3, et annexe A des volumes 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1410, 1411, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1423, 1425, 1426, 1427, 1428, 1434, 1436, 1437, 1439, 1441 et 1458.

No. 24237. INTERNATIONAL WHEAT AGREEMENT, 1986:¹ N° 24237. ACCORD INTERNATIONAL SUR LE BLÉ DE 1986¹:

(a) WHEAT TRADE CONVENTION, 1986. CONCLUDED AT LONDON ON 14 MARCH 1986¹

RATIFICATION

Instrument deposited on:

12 August 1987

ECUADOR

(The Agreement came into force provisionally on 1 July 1986 for Ecuador which, by that date, had notified its intention to apply it, in accordance with article 26.)

Registered ex officio on 12 August 1987.

a) CONVENTION SUR LE COMMERCE DU BLÉ DE 1986. CONCLUE À LONDRES LE 14 MARS 1986¹

RATIFICATION

Instrument déposé le :

12 août 1987

EQUATEUR

(L'Accord est entré en vigueur à titre provisoire le 1^{er} juillet 1986 pour l'Equateur qui, à cette date, avait notifié son intention de l'appliquer, conformément à l'article 26.)

Enregistré d'office le 12 août 1987.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1429, No. I-24237, and annex A in volumes 1430, 1436, 1444, 1445, 1455, 1456, 1457, 1463, 1464 and 1477.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1429, n° I-24237, et annexe A des volumes 1430, 1436, 1444, 1445, 1455, 1456, 1457, 1463, 1464 et 1477.

No. 24604. INTERNATIONAL COCOA
AGREEMENT, 1986. CONCLUDED
AT GENEVA ON 25 JULY 1986¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

12 August 1987

ECUADOR

(The Agreement came into force provisionally on 20 January 1987 for Ecuador which, by that date, had notified its intention to apply it, in accordance with article 69 (1).)

Registered ex officio on 12 August 1987.

N° 24604. ACCORD INTERNATIONAL
DE 1986 SUR LE CACAO. CONCLU À
GENÈVE LE 25 JUILLET 1986¹

ADHÉSION

Instrument déposé le :

12 août 1987

EQUATEUR

(L'Accord est entré en vigueur à titre provisoire le 20 janvier 1987 pour l'Equateur qui, à cette date, avait notifié son intention de l'appliquer, conformément au paragraphe 1 de l'article 69.)

Enregistré d'office le 12 août 1987.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1446, No. I-24604, and annex A in volumes 1455, 1457, 1458, 1460, 1463, 1465, 1474 and 1477.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traité*s, vol. 1446, n° I-24604, et annexe A des volumes 1455, 1457, 1458, 1460, 1463, 1465, 1474 et 1477.

