

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

---

## *Treaty Series*

---

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

---

VOLUME 192

---

## *Recueil des Traités*

---

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

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

VOLUME 192

1954

I. Nos. 2591-2606

**TABLE OF CONTENTS**

**I**

*Treaties and international agreements  
registered from 28 June 1954 to 30 June 1954*

	<i>Page</i>
<b>No. 2591. United Nations Children's Fund and Mexico:</b>	
Agreement concerning the activities of UNICEF in Mexico. Signed at New York, on 20 May 1954 . . . . .	3
<b>No. 2592. United Nations, International Labour Organisation, Food and Agriculture Organization of the United Nations, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, International Civil Aviation Organization, World Health Organization and France:</b>	
Basic Agreement for the provision of technical assistance to the Trust, Non-Self-Governing and other Territories for whose international relations the French Government is responsible. Signed in Paris, on 31 May 1954 . . . . .	20
<b>No. 2593. Luxembourg and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement for the compensation of war damage. Luxembourg, 18 June 1954 . . . . .	33
<b>No. 2594. Italy and Turkey:</b>	
Agreement (with annex) for the establishment and operation of regular air transport services. Signed at Ankara, on 25 November 1949 . . . . .	39
<b>No. 2595. Ceylon and Egypt:</b>	
Agreement (with annex) for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories. Signed at London, on 26 September 1950 . . . . .	53

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

VOLUME 192

1954

I. Nos 2591-2606

**TABLE DES MATIÈRES**

**I**

*Traités et accords internationaux  
enregistrés du 28 juin 1954 au 30 juin 1954*

	<i>Pages</i>
<b>N° 2591. Fonds des Nations Unies pour l'enfance et Mexique:</b>	
Accord concernant les activités du FISE au Mexique. Signé à New-York, le 20 mai 1954 . . . . .	3
<b>N° 2592. Organisation des Nations Unies, Organisation internationale du Travail, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, Organisation de l'aviation civile inter- nationale, Organisation mondiale de la santé et France:</b>	
Accord de base relatif à la fourniture d'une assistance technique aux Territoires sous tutelle, aux territoires non autonomes et aux autres territoires dont ledit Gouvernement assure les relations internationales. Signé à Paris, le 31 mai 1954 . . . . .	21
<b>N° 2593. Luxembourg et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:</b>	
Échange de notes constituant un accord relatif à la compensation des domma- ges de guerre. Luxembourg, 18 juin 1954 . . . . .	33
<b>N° 2594. Italie et Turquie:</b>	
Accord (avec annexe) pour l'établissement et l'exploitation de transports régu- liers par la voie des airs. Signé à Ankara, le 25 novembre 1949 . . . . .	39
<b>N° 2595. Ceylan et Égypte:</b>	
Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Londres, le 26 septembre 1950	53

	<i>Page</i>
<b>No. 2596. Israel and Philippines:</b>	
Agreement (with schedule and protocol) for air services between and beyond their respective territories. Signed at Hakirya, on 7 August 1951 . . . . .	81
<b>No. 2597. Norway and Union of South Africa:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement for the regulation of air services between their respective territories. Cape Town, 21 September 1953 . . . . .	105
<b>No. 2598. Cuba and Portugal:</b>	
Agreement (with annex and protocol) for the establishment of air services between and beyond their respective territories. Signed at Lisbon, on 26 June 1951 . . . . .	115
<b>No. 2599. Egypt and Jordan:</b>	
Agreement (with annex) for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories. Signed at Cairo, on 2 January 1952 . . . . .	157
<b>No. 2600. Israel and Union of South Africa:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement to regulate air services between Israel and the Union of South Africa. Pretoria, 5 May 1953 . . . . .	183
<b>No. 2601. Norway and Japan:</b>	
Agreement for air services (with schedule and exchange of notes). Signed at Oslo, on 23 February 1953 . . . . .	191
<b>No. 2602. Netherlands and Japan:</b>	
Agreement for air services (with schedule and exchange of notes). Signed at The Hague, on 17 February 1953 . . . . .	215
<b>No. 2603. Pakistan and Switzerland:</b>	
Agreement (with annex) relating to air services. Signed at Karachi, on 17 March 1952 . . . . .	237
<b>No. 2604. Canada and Mexico:</b>	
Exchange of notes (with annexed schedule) constituting an agreement for air services between and beyond their respective territories. Mexico, 27 July 1953 . . . . .	255
<b>No. 2605. New Zealand and Belgium:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement terminating, with respect to New Zealand and Belgium, the Agreement of 29 April 1938 concerning documents of identity of members of air crews, concluded between the Governments of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Australia, India and New Zealand and the Government of Belgium. Wellington, 5 February, 31 August and 1 September 1953 . . . . .	283

	<i>Pages</i>
<b>N° 2596. Israël et Philippines:</b>	
Accord (avec tableau et protocole) relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Hakiryra, le 7 août 1951 . . . . .	81
<b>N° 2597. Norvège et Union Sud-Africaine:</b>	
Échange de notes constituant un accord réglementant les services aériens entre leurs territoires respectifs. Le Cap, 21 septembre 1953 . . . . .	105
<b>N° 2598. Cuba et Portugal:</b>	
Accord (avec annexe et protocole) relatif à l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Lisbonne, le 26 juin 1951 . . . . .	115
<b>N° 2599. Égypte et Jordanie:</b>	
Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé au Caire, le 2 janvier 1952 . . . . .	157
<b>N° 2600. Israël et Union Sud-Africaine:</b>	
Échange de notes constituant un accord réglementant les services aériens entre Israël et l'Union Sud-Africaine. Prétoria, 5 mai 1953 . . . . .	183
<b>N° 2601. Norvège et Japou:</b>	
Accord relatif aux services aériens (avec tableau et échange de notes). Signé à Oslo, le 23 février 1953 . . . . .	191
<b>N° 2602. Pays-Bas et Japon:</b>	
Accord relatif aux services aériens (avec tableau et échange de notes). Signé à La Haye, le 17 février 1953 . . . . .	215
<b>N° 2603. Pakistan et Suisse:</b>	
Accord (avec annexe) relatif aux services aériens. Signé à Karachi, le 17 mars 1952 . . . . .	237
<b>N° 2604. Canada et Mexique:</b>	
Échange de notes (avec tableau annexé) constituant un accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Mexico, 27 juillet 1953 . . . . .	255
<b>N° 2605. Nouvelle-Zélande et Belgique:</b>	
Échange de notes constituant un accord portant dénonciation, en ce qui concerne la Nouvelle-Zélande et la Belgique, de l'Accord du 29 avril 1938 relatif aux documents d'identité des membres du personnel des aéronefs, conclu entre les Gouvernements du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'Australie, de l'Inde et de la Nouvelle-Zélande, d'une part, et le Gouvernement de la Belgique, d'autre part. Wellington, 5 février, 31 août et 1 <sup>er</sup> septembre 1953 . . . . .	283

**No. 2606. Luxembonrg and Austria:**

Page

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna, on 13 October 1952 . . . . . 291

**ANNEX A. Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations****No. 681. Agreement between France and Ireland concerning air transport. Signed at Dublin, on 16 May 1946:**

Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the above-mentioned Agreement. Paris, 10 July and 14 August 1952 . . . 314

**No. 928. Agreement between the Government of Ireland and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Nortbern Ireland relating to air services to, in and through their respective territories. Signed at London, on 5 April 1946:**

Exchange of notes constituting an agreement modifying schedule III of the annex to the above-mentioned Agreement. Dublin, 15 and 18 September 1951 . . . . . 320

Exchange of notes constituting an agreement modifying schedule III of the annex to the Agreement of 5 April 1946. Dublin, 19 January, 14 March and 12 April 1952 . . . . . 324

Exchange of notes constituting an agreement modifying schedule III of the annex to the Agreement of 5 April 1956. Dublin, 28 November and 29 December 1952 . . . . . 328

**No. 1002. Agreement between the Government of New Zealand and the Government of Canada relating to air transport. Signed at Wellington, on 16 August 1950:**

Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement. Wellington, 29 September 1952 . . . . . 332

**No. 1328. Agreement between Denmark and Switzerland relating to air services. Signed at Berne, on 22 June 1950:**

Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement. Copenhagen, 4 August 1953 . . . . . 339

**No. 1332. Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for air services between and beyond their respective territories. Signed at Bangkok, on 10 November 1950:**

Exchange of notes constituting an agreement modifying the schedule of routes annexed to the above-mentioned Agreement. Bangkok, 5 April 1954 . . 342

	<i>Pages</i>
<b>N° 2606. Luxembourg et Autriche:</b>	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Vienne, le 13 octobre 1952 . . . . .	291
 <b>ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies</b>	
<b>N° 681. Accord entre la France et l'Irlande relatif aux transports aériens. Signé à Dublin, le 16 mai 1946:</b>	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'annexe de l'Accord susmentionné. Paris, 10 juillet et 14 août 1952 . . . . .	314
<b>N° 928. Accord entre le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens à destination, à l'intérieur et en transit au-dessus de leurs territoires respectifs. Signé à Loudres, le 5 avril 1946:</b>	
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau III de l'annexe à l'Accord susmentionné. Dublin, 15 et 18 septembre 1951 . . . . .	321
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau III de l'annexe à l'Accord susmentionné. Dublin, 19 janvier, 14 mars et 12 avril 1952 . . . . .	325
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau III de l'annexe à l'Accord susmentionné. Dublin, 28 novembre et 29 décembre 1952 . . . . .	329
<b>N° 1002. Accord entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Canada relatif aux transports aériens. Signé à Wellington, le 16 août 1950:</b>	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Wellington, 29 septembre 1952 . . . . .	333
<b>N° 1328. Accord relatif aux services aériens entre le Danemark et la Suisse. Signé à Berne, le 22 juin 1950:</b>	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Copenhague, 4 août 1953 . . . . .	338
<b>N° 1332. Accord entre le Gouvernement du Royaume de Thaïlande et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Bangkok, le 10 novembre 1950:</b>	
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau des routes annexé à l'Accord susmentionné. Bangkok, 5 avril 1954 . . . . .	343

	<i>Page</i>
<b>No. 1712. Agreement between the Government of India and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland relating to air services. Signed at New Delhi, on 1 December 1951:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement modifying schedule I to the above-mentioned Agreement. New Delhi, 14 August 1953 . . . . .	346
Exchange of notes constituting an agreement modifying schedule I to the above-mentioned Agreement of 1 December 1951. New Delhi, 14 November 1953 . . . . .	350
<b>No. 2185. Agreement between the Government of Switzerland and the Government of Sweden relating to air services. Signed at Berne, on 18 October 1950:</b>	
Exchange of notes constituting an agreement modifying the above-mentioned Agreement. Stockholm, 12 August 1953 . . . . .	353
<b>No. 2486. Loan Agreement — <i>Telecommunication Project</i> — between Ethiopia and the International Bank for Reconstruction and Development. Signed at Washington, on 19 February 1951:</b>	
Letter-Agreement concerning special commitments. Signed at Washington, on 13 February 1952 . . . . .	356



	<i>Pages</i>
<b>N° 1712. Accord entre le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens. Signé à New-Delhi, le 1<sup>er</sup> décembre 1951:</b>	
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau I de l'Accord susmentionné. New-Delhi, 14 août 1953 . . . . .	347
Échange de notes constituant un accord modifiant le tableau I de l'Accord du 1 <sup>er</sup> décembre 1951. New-Delhi, 14 novembre 1953 . . . . .	351
<b>N° 2185. Accord entre le Gouvernement de la Suisse et le Gouvernement de la Suède relatif aux services aériens. Signé à Berne, le 18 octobre 1950:</b>	
Échange de notes constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Stockholm, 12 août 1953 . . . . .	352
<b>N° 2486. Contrat d'emprunt — <i>projet relatif aux télécommunications</i> — entre l'Éthiopie et la Banque internationale pour la reconstruction et le développement. Signé à Washington, le 19 février 1951:</b>	
Accord par lettre concernant les engagements spéciaux. Signé à Washington, le 13 février 1952 . . . . .	357

---

*NOTE*

*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*

*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 28 June 1954 to 30 June 1954*

*Nos. 2591 to 2606*



## *Traités et accords internationaux*

*enregistrés*

*du 28 juin 1954 au 30 juin 1954*

*N<sup>os</sup> 2591 à 2606*



**No. 2591**

---

**UNITED NATIONS CHILDREN'S FUND  
and  
MEXICO**

**Agreement concerning the activities of UNICEF in Mexico.  
Signed at New York, on 20 May 1954**

*Official texts: English and Spanish.*

*Registered ex officio on 28 June 1954.*

---

**FONDS DES NATIONS UNIES POUR L'ENFANCE  
et  
MEXIQUE**

**Accord concernant les activités du FISE au Mexique. Signé  
à New-York, le 20 mai 1954**

*Textes officiels anglais et espagnol.*

*Enregistré d'office le 28 juin 1954.*

No. 2591. AGREEMENT BETWEEN THE UNITED NATIONS CHILDREN'S FUND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES CONCERNING THE ACTIVITIES OF UNICEF IN MEXICO. SIGNED AT NEW YORK, ON 20 MAY 1954

WHEREAS the General Assembly of the United Nations, by Resolution 57 (I), adopted on 11 December 1946,<sup>2</sup> created an International Children's Emergency Fund (hereinafter referred to as "the Fund") as a subsidiary organ of the United Nations, and amended its terms of reference by Resolution 417 (V), adopted 1 December 1950,<sup>3</sup> and

WHEREAS the Government of the United States of Mexico (hereinafter referred to as "the Government") desires the aid of the Fund for the benefit of children and adolescents and expectant and nursing mothers (hereinafter referred to as "the persons to be aided") within its territories,

NOW, THEREFORE, the Government and the Fund have agreed as follows :

*Article I*

PLANS OF OPERATIONS

A. On each occasion that the Government wishes to obtain assistance from the Fund, it shall prepare a plan of operations describing the proposed project, the respective commitments proposed to be undertaken by the Government and the Fund, and the means proposed to ensure the proper use and distribution of supplies or other assistance which the Fund may provide.

B. The Fund, after examining the need for such assistance and taking into account its available resources, will decide on its own participation in the proposed plan ; the Government and the Fund will agree on a mutually acceptable plan or plans of operations (hereinafter referred to as the "approved plan"). Approved plan may be amended, should circumstances so require, in any manner agreed between the Government and the Fund. In that case, the present Agreement shall then apply to such plan as amended.

<sup>1</sup> Came into force on 20 May 1954, as from the date of signature, in accordance with article X.

<sup>2</sup> United Nations, *Resolutions adopted by the General Assembly during the second part of the First Session* (A/64/Add.1), p. 90.

<sup>3</sup> United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifth Session, Supplement No. 20* (A/1775), p. 40.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

No. 2591. ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL FONDO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA INFANCIA. FIRMADO EN NUEVA YORK, EL 20 DE MAYO DE 1954

POR CUANTO la Asamblea General de las Naciones Unidas creó, por su resolución 57 (I), aprobada el 11 de diciembre de 1946, un Fondo Internacional de Socorro a la Infancia (al que en adelante se denominará en este documento « el Fondo ») como órgano subsidiario de las Naciones Unidas y modificó sus atribuciones por su resolución 417 (V), aprobada el 1º de diciembre de 1950 y

POR CUANTO el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos (al que en adelante se denominará en este documento « el Gobierno ») desea obtener la ayuda del Fondo en beneficio de los niños y adolescentes, de las mujeres embarazadas y de las madres lactantes (a los que en adelante se denominará en este documento « las personas que han de recibir ayuda ») de sus territorios.

POR TANTO, el Gobierno y el Fondo han convenido lo siguiente :

*Artículo I*

PLANES DE OPERACIONES

A. Cada vez que el Gobierno desee obtener ayuda del Fondo, preparará un plan de operaciones en que se exponga el programa propuesto, las obligaciones que deban asumir respectivamente el Gobierno y el Fondo y los medios que se propongan para asegurar el empleo y distribución adecuados de los suministros y otros medios de ayuda que pueda proporcionar el Fondo.

B. El Fondo, después de examinar hasta qué punto es necesaria la ayuda pedida, y habida cuenta de los recursos disponibles, determinará su propia participación en el plan propuesto. El Gobierno y el Fondo se pondrán de acuerdo respecto de uno o varios planes de operaciones aceptables para las dos partes (a los que en adelante se denominará en este documento « el plan aprobado »). El plan aprobado podrá modificarse si así lo exigieren las circunstancias, en toda forma que se convenga entre el Gobierno y el Fondo. En tal caso, el presente acuerdo se aplicará al plan tal como haya quedado modificado.

*Article II*

## FURNISHING OF SUPPLIES AND SERVICES

- A. The Government and the Fund, in accordance with their respective commitments under any approved plan of operations, shall provide supplies and services for the persons to be aided in Mexico.
- B. The Fund shall provide the supplies and services under this Agreement free of charge.
- C. The Government undertakes that the supplies and services provided by the Fund shall be distributed to, or made available for the benefit of, the persons to be aided, in accordance with the approved plan of operations and in conformity with the policies of the Fund.

*Article III*

## TRANSFER AND DISTRIBUTION OF SUPPLIES

- A. The Fund shall retain full ownership of its supplies until consumed or used by the persons to be aided, or, in the case of capital goods, until the transfer of title, or, during the period of loan, as may be provided for in the approved plan.
- B. The Fund shall entrust its supplies to the Government for handling and distribution on behalf of the Fund for the benefit of the persons to be aided. In discharging this responsibility, the Government may avail itself of the services of agencies operating within the country and chosen by mutual agreement between the Government and the Fund.
- C. These supplies will be distributed equitably and efficiently on the basis of need, without discrimination because of race, creed, nationality status, or political belief.
- D. It is agreed that supplies and services provided by the Fund are to be in addition to, and not in substitution for, the budget charges or other resources which the Government or other authorities within the country have established for similar activities. No ration plan in force at the time of the approval of a plan of operations shall be modified by reason of such supplies so as to reduce the rations allocated to the persons to be aided.
- E. Subject to previous agreement with the Mexican authorities, the Fund, at its discretion, may cause such distinctive markings to be placed upon the supplies provided by it as may be deemed necessary by the Fund to indicate that such supplies are provided under the auspices of the Fund and are intended for the persons to be aided.



*Artículo II*

## SUMINISTRO DE ARTÍCULOS Y SERVICIOS

- A. El Gobierno y el Fondo, en conformidad con sus obligaciones respectivas resultantes de todo plan de operaciones aprobado, suministrará artículos y servicios a las personas que hayan de recibir ayuda en México.
- B. Todo suministro de artículos y servicios por el Fondo en virtud del presente Acuerdo será gratuito.
- C. El Gobierno se compromete a velar por que los artículos y servicios que suministre el Fondo sean distribuidos a las personas que hayan de recibir ayuda, o por que redunden en beneficio de ellas, en conformidad con el plan de operaciones aprobado y con las normas generales de acción del Fondo.

*Artículo III*

## TRANSFERENCIA Y DISTRIBUCIÓN DE LOS SUMINISTROS

- A. El Fondo conservará la plena propiedad de sus suministros hasta que hayan sido consumidos o empleados por las personas que han de recibir ayuda o, cuando se trata de bienes de capital, hasta que se haya transferido el título de propiedad, o, durante el periodo de préstamo, según estipule el plan aprobado.
- B. El Fondo confiará los artículos que suministre al Gobierno, para su manipulación y distribución por cuenta del Fondo en beneficio de las personas que hayan de recibir ayuda. A este efecto, el Gobierno podrá valerse de los servicios de organismos que funcionen dentro del país y que hayan sido escogidos de común acuerdo por el Gobierno y el Fondo.
- C. La distribución de los suministros y artículos confiados por el Fondo se hará equitativa y eficazmente, teniendo en cuenta las necesidades de las personas que hayan de recibir ayuda y sin discriminaciones basadas en motivos de raza, religión, nacionalidad u opiniones políticas.
- D. Queda convenido que los artículos y servicios suministrados por el Fondo deberán sumarse, y no reemplazar, a los créditos presupuestarios u otros recursos que el Gobierno u otros organismos públicos del país hayan asignado a actividades semejantes. Ningún plan de racionamiento vigente en el momento de la aprobación de un plan de operaciones podrá modificarse, a causa de tales suministros, de manera que se disminuyan las raciones asignadas a las personas que han de recibir ayuda.
- E. El Fondo podrá, a su arbitrio, hacer colocar en los artículos que suministre las marcas distintivas que estime necesarias, previo acuerdo con las autoridades mexicanas, a fin de indicar que tales artículos se suministran bajo los auspicios del Fondo y están destinados a las personas que han de recibir ayuda.

F. The persons to be aided shall not be required to pay directly or indirectly for the cost of any supplies or services provided by the Fund.

G. The Government shall make all arrangements for, and shall sustain all operational and administrative expenses or costs incurred within the country and in the national currency, with respect to the reception, unloading, warehousing, insurance, transportation, and distribution of the supplies furnished by the Fund.

#### *Article IV*

##### EXPORTS

The Government agrees that it will not expect the Fund to furnish supplies for the aid and assistance of children and adolescents and expectant and nursing mothers under this Agreement if the Government exports any supplies of the same or similar character, except in such special circumstances as may arise and are approved by the Programme Committee of the Executive Board of the Fund.

#### *Article V*

##### RECORDS AND REPORTS

A. The Government shall maintain adequate accounting and statistical records of the Fund's operations necessary to discharge the Fund's responsibilities. Consultations with respect to the maintenance of such records may be made only by mutual agreement.

B. The Government shall furnish the Fund with such records, reports, and information as to the operation of approved plans as are found necessary to the discharge of the responsibilities entrusted to it by the General Assembly.

#### *Article VI*

##### RELATIONSHIP BETWEEN THE GOVERNMENT AND THE FUND IN THE CARRYING OUT OF THIS AGREEMENT

A. It is recognized and understood by the Government and the Fund that, in order to carry out the terms of this Agreement, it will be necessary to establish a close and cordial relationship of cooperation between officials of the Government and officers of the Fund. The Fund shall designate duly authorized officers to visit periodically or be stationed in Mexico for consultation and cooperation with the appropriate officials of the Government with respect to the shipment, receipt, and use or distribution of the supplies furnished by the Fund, to consider and review the needs of the persons to be aided in Mexico, to advise the Fund on the progress of approved plans of operations under the present Agreement, and of any problems which the Government may wish to submit to the Fund, with regard to assistance for the benefit of the persons to be aided in the country.

F. Las personas que han de recibir ayuda no serán obligadas a pagar, ni directa ni indirectamente, el costo de los artículos o servicios suministrados por el Fondo.

G. El Gobierno cuidará de la recepción, descargo, almacenaje, seguro, transporte y distribución de los artículos suministrados por el Fondo, y sufragará todos los gastos de gestión y administración incurridos dentro del país y en moneda nacional del mismo.

#### *Artículo IV*

##### EXPORTACIONES

El Gobierno conviene en que no podrá esperar que el Fondo suministre artículos para la ayuda y asistencia de los niños y adolescentes, de las mujeres embarazadas y de las madres lactantes a que se refiere el presente Acuerdo, si el Gobierno exporta artículos de la misma o semejante naturaleza, a menos que surjan circunstancias especiales y que el Comité de Programas de la Junta Ejecutiva del Fondo apruebe tales suministros.

#### *Artículo V*

##### DOCUMENTOS E INFORMES

A. El Gobierno llevará los documentos adecuados de contabilidad y estadística referentes a las operaciones del Fondo que sean necesarios para el cumplimiento de las funciones del Fondo. Las consultas respecto al modo de llevar tales documentos sólo podrán efectuarse de común acuerdo.

B. El Gobierno proporcionará al Fondo, respecto de la ejecución de los planes aprobados, los documentos, informes y datos que se estimen necesarios para el cumplimiento del mandato que le ha confiado la Asamblea General de las Naciones Unidas al Fondo.

#### *Artículo VI*

##### RELACIONES ENTRE EL GOBIERNO Y EL FONDO EN LA EJECUCIÓN DE ESTE ACUERDO

A. Queda reconocido y entendido por el Gobierno y el Fondo, que, para la realización de los términos de este Acuerdo, será necesario establecer una estrecha y cordial relación de cooperación entre los funcionarios del Gobierno y los funcionarios del Fondo. El Fondo designará funcionarios suyos, debidamente autorizados para que visiten periódicamente México o tengan allí su residencia, con objeto de asesorar a los funcionarios competentes del Gobierno y cooperar con ellos en lo relativo a la expedición, recepción y empleo o distribución de los suministros proporcionados por el Fondo, estudiar y comprobar las necesidades de las personas que han de recibir ayuda en México, informar al Fondo de la marcha de los planes de operaciones aprobados en ejecución del presente Acuerdo, y respecto de cualesquiera problemas que el Gobierno desee someter al Fondo relacionados con la asistencia a las personas que han de recibir ayuda en el país.

B. The Fund and the Government agree that, for the above purposes, the Fund by means of a previous agreement negotiated with the Government, may maintain an office in Mexico, through which its officers may be reached and through which it will conduct its principal business.

C. In case that the Agreement referring to the above office is concluded, the Government shall facilitate employment by the Fund, as officers, clerical staff or otherwise, of such citizens and residents in Mexico as may be required to discharge the Fund's functions under the present Agreement.

D. The Government shall permit authorized officers of the Fund to have access to such records, books of account, or other appropriate documents with respect to the distribution of supplies furnished by the Fund. The Government shall further permit authorized officers of the Fund entire freedom to observe the handling, distribution, and use of such supplies and the maintenance of loaned capital goods at any time and at any place, and to examine the processes and techniques of distribution and make observations with respect thereto to the appropriate Government authorities.

E. If an office is established in the territory of Mexico under Section B of this Article, the Government shall, in agreement with the Fund, make arrangements for, and meet the cost of, expenses incurred in the currency of Mexico, for the housing, subsistence, automobile transportation, and travel of the officers to be provided by the Fund under this Article, for the establishing, equipping, and maintaining of the office, for clerical and other assistance, for postal, telegraphic, and telephone communications, and for other services necessary to carry out the activities provided for by this Article.

### *Article VII*

#### IMMUNITY FROM TAXATION

A. The Fund, its assets, property, income, and its operations and transactions of whatsoever nature, shall be immune from all federal taxes, fees, tolls or duties such as Tax on Income Schedules I, II and III, Tax on Commercial Incomes, Stamp Tax, Export and Import Tax.

B. No tax, fee, toll or duty shall be levied either directly or indirectly by the Federal Government, on or in respect of salaries or remunerations paid by the Fund to its officers, employees and other Fund personnel who are not subjects of Mexico or permanent residents thereof (Tax on Income, Schedules IV and V).

B. El Gobierno y el Fondo convienen en que, para la consecución de los fines mencionados precedentemente, el Fondo, mediante la previa celebración del acuerdo respectivo con el Gobierno, podrá mantener una oficina en México por conducto de la cual pueda establecer contacto con sus funcionarios y por conducto de la cual pueda el Fondo realizar sus actividades principales.

C. El Gobierno dará facilidades para que el Fondo emplee como funcionarios personal de oficinas o de otra naturaleza, en caso de que se celebre el acuerdo referente a la apertura de estas últimas, a los ciudadanos y residentes de México que puedan ser necesarios para el desempeño de las funciones que corresponden al Fondo con arreglo al presente Acuerdo.

D. El Gobierno permitirá que los funcionarios autorizados del Fondo tengan acceso a los registros, libros de contabilidad u otros documentos pertinentes con respecto a la distribución de los suministros proporcionados por el Fondo. Además, el Gobierno dará a los funcionarios autorizados del Fondo entera libertad para observar la manipulación, la distribución y el empleo de tales suministros y la conservación de los bienes de capital prestados, en cualquier tiempo y lugar, y para estudiar los procedimientos y técnica de distribución y hacer respecto a todo ello las observaciones que estimen oportunas a las autoridades competentes del Gobierno.

E. Si se establece una oficina en el territorio de México con arreglo a lo previsto en el párrafo B de este Artículo, el Gobierno, de acuerdo con el Fondo, tomará las disposiciones necesarias para el pago, que correrá a su cargo, de los gastos en que se incurra en moneda mexicana, por concepto de alojamiento, manutención, transporte por automóvil y viajes de los funcionarios que debe proporcionar el Fondo con arreglo a lo estipulado en este Artículo, así como por concepto de instalación, equipo y conservación de la oficina, pago de empleados de oficina y otros, comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas y demás servicios necesarios para llevar a cabo las actividades previstas en este Artículo.

#### *Artículo VII*

##### EXENCIÓN DE IMPUESTOS

A. El Fondo, sus bienes, propiedades o ingresos, así como sus operaciones y transacciones de cualquier naturaleza, estarán exentos de todo impuesto, tributo o gravamen federal, tales como Impuesto sobre la Renta, Cédulas I, II y III, Ingresos Mercantiles, Timbre, Exportación e Importación.

B. El Gobierno Federal no gravará directa o indirectamente con ningún impuesto, derecho, tributo o gravamen los sueldos o las remuneraciones por servicios personales pagados por el Fondo a sus funcionarios, empleados u otro personal al servicio del Fondo que no sean ciudadanos de México o residentes permanentes de él (Impuesto sobre la Renta, Cédula IV y V).

C. The Government shall take such action as is necessary for the purpose of giving effect to the foregoing provisions of this Article. In addition, the Government shall take whatever other action may be necessary to ensure that supplies and services furnished by the Fund are not subject to any federal tax, fee, toll or duty in a manner which reduces the resources of the Fund.

### *Article VIII*

#### PRIVILEGES AND IMMUNITIES

The Government of the United States of Mexico shall grant to the Fund and to its representatives the privileges and immunities granted to other subsidiary organizations and Specialized Agencies of the United Nations and their representatives in Mexico.

### *Article IX*

#### PUBLIC INFORMATION

The Government shall afford the Fund opportunity for, and shall cooperate with the Fund in, making public information regarding the delivery and distribution of supplies furnished by the Fund.

### *Article X*

#### PERIOD OF AGREEMENT

A. The present Agreement shall come into force on the date of signature, or, if ratification is required, from that date. It shall remain in force at least until the termination of all plans of operations approved under this Agreement, plus a reasonable period for the completion of an orderly liquidation of all Fund activities in Mexico.

B. In case of disagreement as to whether the terms of this Agreement are being complied with, the matter shall be referred to the Programme Committee of the Executive Board of the Fund for appropriate action.

DONE in the English and Spanish languages, both texts being equally valid.

For the Government  
of the United States of Mexico:  
(Signed) Rafael DE LA COLINA  
Permanent Representative  
of Mexico to the United Nations

For the  
United Nations Children's Fund:  
(Signed) Maurice PATE  
Executive Director

Signed at : New York, N. Y.

Date : 20 May 1954

C. El Gobierno tomará las medidas que sean necesarias para llevar a la práctica las precedentes disposiciones de este Artículo. Además, el Gobierno tomará cualesquiera otras medidas que puedan ser necesarias para asegurar que los suministros y servicios proporcionados por el Fondo no estén sujetos a ningún impuesto, derecho, tributo o gravámen federales que puedan disminuir los recursos del Fondo.

*Artículo VIII*

PRIVILEGIOS E INMUNIDADES

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos concederá al Fondo y a sus representantes los privilegios e inmunidades reconocidos a otras organizaciones subsidiarias y organismos especializados de las Naciones Unidas y sus representantes en México.

*Artículo IX*

INFORMACIÓN PÚBLICA

El Gobierno dará al Fondo la oportunidad de proporcionar informes al público respecto a la entrega y distribución de los suministros proporcionados por este y cooperará con el Fondo en esta actividad.

*Artículo X*

DURACIÓN DEL ACUERDO

A. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma, o si fuere necesaria la ratificación, desde la fecha de esta última. Permanecerá en vigor por lo menos hasta la terminación de todos los planes de operaciones aprobados con arreglo a lo previsto en este Acuerdo, y de un período razonable para concluir una liquidación ordenada de todas las actividades del Fondo en México.

B. En caso de desacuerdo con respecto a si se está dando cumplimiento a los términos de este Acuerdo, se referirá la cuestión al Comité de Programa de la Junta Ejecutiva del Fondo a los efectos a que haya lugar.

HECHO en idiomas Castellano e Inglés ; ambos textos son igualmente válidos.

Por el Gobierno de los  
Estados Unidos Mexicanos :  
(Firmado) Rafael DE LA COLINA  
Representante Permanente de México  
ante las Naciones Unidas

Por el Fondo de las Naciones Unidas  
para la Infancia :  
(Firmado) Maurice PATE  
Director Ejecutivo

Firmado en Nueva York, N. Y.  
Fecha : 20 de mayo de 1954

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N<sup>o</sup> 2591. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE FONDS DES NATIONS UNIES POUR L'ENFANCE ET LE GOUVERNEMENT DU MEXIQUE CONCERNANT LES ACTIVITÉS DU FISE AU MEXIQUE. SIGNÉ À NEW-YORK, LE 20 MAI 1954

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique et le Fonds des Nations Unies pour l'enfance,

CONSIDÉRANT que par sa résolution 57 (I) du 11 décembre 1946<sup>2</sup>, l'Assemblée générale des Nations Unies a créé, en tant qu'organisme subsidiaire de l'Organisation, un Fonds international de secours à l'enfance (ci-après dénommé « le Fonds ») dont elle a modifié le mandat par sa résolution 417 (V) du 1<sup>er</sup> décembre 1950<sup>3</sup>, et

CONSIDÉRANT que le Gouvernement des États-Unis du Mexique (ci-après dénommé « le Gouvernement ») désire recevoir une aide du Fonds au profit des enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes (ci-après dénommés « les bénéficiaires ») de ses territoires,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

*Article premier*

PLANS D'OPÉRATIONS

- A. Chaque fois que le Gouvernement souhaitera recevoir une assistance du Fonds, il devra établir un plan d'opérations définissant le programme envisagé, les engagements réciproques que le Gouvernement et le Fonds auraient à assumer, ainsi que les méthodes proposées pour assurer, dans des conditions satisfaisantes, l'utilisation et la distribution des approvisionnements et autres secours que le Fonds pourrait fournir.
- B. Après avoir déterminé si cette assistance est nécessaire et compte tenu des ressources dont il dispose, le Fonds prendra une décision au sujet de sa participation au plan proposé ; le Gouvernement et le Fonds conviendront ensuite d'un plan d'opérations mutuellement acceptable (ci-après dénommé le « plan approuvé »). Si les circonstances l'exigent, les plans approuvés pourront être modifiés de la

<sup>1</sup> Entré en vigueur à la date de la signature, le 20 mai 1954, conformément à l'article X.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Résolutions adoptées par l'Assemblée générale pendant la seconde partie de sa première session* (A/64.Add.1), p. 90.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, Cinquième session, Supplément n<sup>o</sup> 20* (A/1775), p. 45.



manière dont il sera convenu entre le Gouvernement et le Fonds. Les dispositions du présent Accord s'appliqueront à tout plan ainsi modifié.

### *Article II*

#### FOURNITURE D'APPROVISIONNEMENTS ET DE SERVICES

- A. Le Gouvernement et le Fonds fourniront des approvisionnements et des services aux bénéficiaires au Mexique, conformément aux engagements qu'ils auront pris respectivement dans le cadre des plans d'opérations approuvés.
- B. Les approvisionnements et les services fournis par le Fonds en application du présent Accord, le seront à titre gratuit.
- C. Le Gouvernement s'engage à ce que les approvisionnements et les services fournis par le Fonds soient distribués aux bénéficiaires, ou mis à leur disposition, dans les conditions prévues par le plan d'opérations approuvé et conformément aux principes directeurs adoptés par le Fonds.

### *Article III*

#### REMISE ET DISTRIBUTION DES APPROVISIONNEMENTS

- A. Le Fonds conservera la pleine propriété de ses approvisionnements jusqu'à leur consommation ou leur utilisation par les bénéficiaires ou, s'il s'agit de biens de production, jusqu'au transfert des droits de propriété les concernant ou pendant la durée du prêt, selon ce qui sera stipulé dans le plan approuvé.
- B. Le Fonds confiera ses approvisionnements au Gouvernement afin que ce dernier en assure la gestion ou la distribution en son nom au profit des bénéficiaires. Le Gouvernement pourra s'acquitter de cette mission en faisant appel aux services d'organismes exerçant leurs activités dans le pays ; il les désignera d'un commun accord avec le Fonds.
- C. Ces approvisionnements devront être distribués équitablement et d'une manière efficace, en fonction des besoins et sans distinctions fondées sur la race, la religion, la nationalité ou les opinions politiques.
- D. Il est convenu que les approvisionnements et services fournis par le Fonds viendront s'ajouter et non se substituer aux dépenses budgétaires ou autres ressources que le Gouvernement ou d'autres autorités du pays auront engagées pour des activités semblables. Aucun système de rationnement en vigueur au moment de l'approbation des plans d'opérations ne pourra être modifié en raison de la fourniture desdits approvisionnements, d'une façon qui aurait pour effet de réduire les rations allouées aux bénéficiaires.

E. Sous réserve d'obtenir au préalable l'accord des autorités mexicaines, le Fonds pourra, à sa discrétion, faire apposer sur les approvisionnements fournis par lui les marques distinctives qu'il jugera nécessaires pour indiquer que ces approvisionnements sont fournis sous ses auspices et sont destinés aux bénéficiaires.

F. Les bénéficiaires n'auront pas à acquitter, directement ou indirectement, le coût des approvisionnements ou des services fournis par le Fonds.

G. Le Gouvernement prendra toutes les mesures voulues pour assurer la réception, le déchargement, l'entreposage, l'assurance, le transport et la distribution des approvisionnements fournis par le Fonds et il supportera, à l'occasion de ces opérations, tous les frais et toutes les dépenses de manutention et d'administration payables en monnaie locale.

#### *Article IV*

#### EXPORTATIONS

Le Gouvernement déclare qu'il ne comptera pas recevoir du Fonds, au titre du présent Accord, des produits destinés à aider et à secourir les enfants, adolescents, femmes enceintes et mères allaitantes, s'il exporte des produits de même nature ou d'une nature analogue, sauf dans l'éventualité de circonstances spéciales et sous réserve de l'approbation du Comité du programme du Conseil d'administration du Fonds.

#### *Article V*

#### DOCUMENTS ET RAPPORTS

A. Le Gouvernement tiendra, en ce qui concerne les opérations du Fonds, les documents comptables et statistiques nécessaires à l'accomplissement des fonctions du Fonds. Les consultations relatives à la façon de tenir ces documents n'auront lieu qu'après accord des Parties.

B. Le Gouvernement fournira au Fonds les documents, rapports et renseignements relatifs à l'exécution des plans approuvés que le Fonds jugera nécessaires à l'accomplissement des fonctions qui lui ont été confiées par l'Assemblée générale.

#### *Article VI*

#### COOPÉRATION DU GOUVERNEMENT ET DU FONDS POUR L'EXÉCUTION DU PRÉSENT ACCORD

A. Afin d'assurer l'application des dispositions du présent Accord, le Gouvernement et le Fonds se sont accordés à reconnaître la nécessité d'une collaboration

étroite et cordiale entre les fonctionnaires du Gouvernement et ceux du Fonds. Le Fonds enverra de temps à autre en mission au Mexique, ou détachera à demeure dans ce pays, des fonctionnaires dûment autorisés qui se concerteront et collaboreront avec les fonctionnaires compétents du Gouvernement au sujet de l'expédition, de la réception, de l'utilisation et de la distribution des approvisionnements fournis par le Fonds ; ils examineront et apprécieront les besoins des bénéficiaires au Mexique et tiendront le Fonds au courant de l'exécution des plans d'opérations approuvés qui auront été établis en vertu du présent Accord et de tous problèmes que le Gouvernement pourra vouloir soumettre au Fonds concernant l'assistance à fournir aux bénéficiaires dans le pays.

B. Le Fonds et le Gouvernement sont convenus qu'à ces fins, le Fonds pourra, moyennant un accord préalable négocié avec le Gouvernement, établir au Mexique un bureau par l'intermédiaire duquel il lui sera possible d'entrer en contact avec ses fonctionnaires et qui lui servira de siège pour ses activités principales.

C. Si l'accord visé au paragraphe B ci-dessus est conclu, le Gouvernement facilitera au Fonds le recrutement, parmi les habitants ou citoyens du Mexique, des fonctionnaires, employés de bureau ou autres auxiliaires dont le Fonds pourra avoir besoin pour l'accomplissement des fonctions qui lui incombent en vertu du présent Accord.

D. Le Gouvernement permettra aux fonctionnaires autorisés du Fonds de prendre connaissance des documents, livres de comptes et autres pièces pertinentes concernant la distribution des approvisionnements fournis par le Fonds. Le Gouvernement permettra en outre aux fonctionnaires autorisés du Fonds d'observer en toute liberté, en tout temps et en tous lieux, la gestion, la distribution et l'utilisation desdits approvisionnements et l'entretien des biens de production prêtés, d'examiner les procédés et les méthodes d'exécution et de présenter des observations à ce sujet aux autorités compétentes du Gouvernement.

E. Si le Fonds établit un bureau dans le territoire du Mexique conformément au paragraphe B du présent article, le Gouvernement, de concert avec le Fonds, prendra des dispositions pour assurer le logement, la subsistance, le transport automobile et les déplacements des fonctionnaires envoyés par le Fonds conformément au présent article, l'organisation, l'installation et le fonctionnement du bureau, le recrutement du personnel de bureau et autre, les communications postales, télégraphiques et téléphoniques, ainsi que tous autres services nécessaires à l'exercice des activités prévues dans le présent article ; il supportera les dépenses correspondantes payables en monnaie du Mexique.

#### *Article VII*

##### IMMUNITÉ FISCALE

A. Le Fonds, ses avoirs, ses biens, ses revenus ainsi que ses opérations et transactions, quelle qu'en soit la nature, seront exonérés de tous impôts, taxes, rede-

vances ou droits perçus par le Gouvernement fédéral tels que l'impôt sur le revenu (Cédules I, II et III), l'impôt sur le chiffre d'affaires, des droits de timbres ou les taxes à l'importation et à l'exportation.

B. Les traitements ou rémunérations versés par le Fonds à ses fonctionnaires et employés et aux autres membres de son personnel qui ne sont ni citoyens, ni résidents permanents du Mexique, seront exonérés de tous impôts, taxes, redevances ou droits perçus directement ou indirectement par le Gouvernement fédéral du Mexique (Cédules IV et V).

C. Le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour assurer l'application des dispositions précédentes du présent article. Il prendra, en outre, toutes autres mesures utiles pour que les approvisionnements et les services fournis par le Fonds ne soient pas soumis à des taxes, impôts, redevances ou droits perçus par le Gouvernement fédéral qui auraient pour effet de diminuer les ressources du Fonds.

#### *Article VIII*

##### PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique reconnaîtra au Fonds et à ses représentants les privilèges et immunités accordés aux autres organisations subsidiaires et institutions spécialisées de l'Organisation des Nations Unies ainsi qu'à leurs représentants au Mexique.

#### *Article IX*

##### PUBLICITÉ

Le Gouvernement mettra le Fonds en mesure d'informer le public au sujet de la livraison et de la distribution des approvisionnements fournis par le Fonds et il collaborera avec lui à cet effet.

#### *Article X*

##### DURÉE DE L'ACCORD

A. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature ou, s'il est sujet à ratification, à partir de la date de la ratification. Il demeurera en vigueur au moins jusqu'à l'exécution complète de tous les plans d'opérations approuvés dans le cadre du présent Accord, cette période étant prolongée d'un laps de temps raisonnable pour permettre la liquidation méthodique de toutes les activités du Fonds au Mexique.

B. En cas de désaccord sur le point de savoir si les termes du présent Accord sont respectés, la question sera portée devant le Comité du programme du Conseil d'administration du Fonds, qui prendra les dispositions nécessaires.

FAIT en langue anglaise et en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des  
États-Unis du Mexique :

(Signé) Rafael DE LA COLINA  
Représentant permanent du Mexique  
auprès des Nations Unies

Pour le Fonds des Nations Unies  
pour l'enfance :

(Signé) Maurice PATE  
Directeur général

Signé à New-York, N. Y.

Date : le 20 mai 1954

No. 2592

---

**UNITED NATIONS,  
INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION,  
FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION  
OF THE UNITED NATIONS,  
UNITED NATIONS EDUCATIONAL,  
SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION,  
INTERNATIONAL CIVIL  
AVIATION ORGANIZATION,  
WORLD HEALTH ORGANIZATION  
and  
FRANCE**

**Basic Agreement for the provision of technical assistance  
to the Trust, Non-Self-Governing and other Territories  
for whose international relations that Government is  
responsible. Signed at Paris, on 31 May 1954**

*Official text: French.*

*Registered ex officio on 28 June 1954.*

N° 2592

---

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES,  
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL,  
ORGANISATION DES NATIONS UNIES  
POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE,  
ORGANISATION DES NATIONS UNIES  
POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE,  
ORGANISATION DE L'AVIATION  
CIVILE INTERNATIONALE,  
ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ  
et  
FRANCE**

**Accord de base relatif à la fourniture d'une assistance  
technique aux Territoires sous tutelle, aux territoires  
non autonomes et aux autres territoires dont ledit  
Gouvernement assure les relations internationales. Signé  
à Paris, le 31 mai 1954**

*Texte officiel français.*

*Enregistré d'office le 28 juin 1954.*

N° 2592. ACCORD DE BASE<sup>1</sup> ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES, L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE, L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE, L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ, D'UNE PART, ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, D'AUTRE PART, RELATIF À LA FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE AUX TERRITOIRES SOUS TUTELLE, AUX TERRITOIRES NON AUTONOMES ET AUX AUTRES TERRITOIRES DONT LEDIT GOUVERNEMENT ASSURE LES RELATIONS INTERNATIONALES. SIGNÉ À PARIS, LE 31 MAI 1954

---

L'Organisation des Nations Unies, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, l'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture, l'Organisation de l'Aviation civile internationale et l'Organisation Mondiale de la Santé (ci-après dénommées « les Organisations »), représentées au Bureau de l'Assistance technique, d'une part, et le Gouvernement de la République française (ci-après dénommé « le Gouvernement français »), d'autre part,

Désirant favoriser le progrès des habitants des territoires dans l'esprit des Chapitres XI et XII de la Charte des Nations Unies,

Se référant aux recommandations formulées par le Conseil économique et social des Nations Unies dans sa résolution 222 (IX) du 15 août 1949<sup>2</sup>, ainsi qu'aux recommandations formulées par l'Assemblée générale des Nations Unies dans ses résolutions 439 (V) du 2 décembre 1950<sup>3</sup> et 444 (V) du 12 décembre 1950<sup>4</sup>,

Désirant donner effet aux résolutions que l'Assemblée générale des Nations Unies et les assemblées et conférences des autres organisations ont respectivement

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur dès sa signature, le 31 mai 1954, conformément à l'article V 1).

<sup>2</sup> Nations Unies, *Procès-verbaux officiels du Conseil économique et social, quatrième année, neuvième session, Supplément n° 1*, (E/1553, p. 4).

<sup>3</sup> Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, Cinquième session, Supplément n° 20 (A/1775, p. 58)*.

<sup>4</sup> Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, Cinquième session, Supplément n° 20 (A/1775, p. 60)*.



[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 2592. BASIC AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE UNITED NATIONS, INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION, FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS, UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION, INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND WORLD HEALTH ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC FOR THE PROVISION OF TECHNICAL ASSISTANCE TO THE TRUST, NON-SELF-GOVERNING AND OTHER TERRITORIES FOR WHOSE INTERNATIONAL RELATIONS THAT GOVERNMENT IS RESPONSIBLE. SIGNED IN PARIS, ON 31 MAY 1954

---

The United Nations, the International Labour Organisation, the Food and Agriculture Organization of the United Nations, the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, the International Civil Aviation Organization and the World Health Organization (hereinafter referred to as « the Organizations”), being represented on the Technical Assistance Board, and the Government of the French Republic (hereinafter referred to as “the French Government”);

Desiring to promote the advancement of the inhabitants of the Territories in the spirit of Chapters XI and XII of the United Nations Charter;

Considering the recommendations of the Economic and Social Council of the United Nations made in its resolution 222 (IX) of 15 August 1949<sup>2</sup> and the recommendations of the General Assembly of the United Nations made in its resolutions 439 (V) of 2 December 1950<sup>3</sup> and 444 (V) of 12 December 1950<sup>4</sup>;

Desiring to give effect to the resolutions respectively of the General Assembly of the United Nations and of the Assemblies and Conferences of the other Organ-

---

<sup>1</sup> Came into force on 31 May 1954, upon signature, in accordance with article V (1).

<sup>2</sup> United Nations, *Official Records of the Economic and Social Council, fourth year, ninth session, Supplement No. 1* (E/1553, p. 4).

<sup>3</sup> United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifth Session, Supplement No. 20* (A/1775, p. 52).

<sup>4</sup> United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifth Session, Supplement No. 20* (A/1775, p. 54).

adoptées au sujet d'un programme élargi d'assistance technique en vue du développement économique des pays insuffisamment développés, et dans lesquelles sont approuvés les observations et principes directeurs énoncés à l'Annexe I de la partie A de la résolution 222 (IX) du Conseil économique et social<sup>1</sup> ainsi que les dispositions prises par le Conseil pour la gestion dudit programme,

Considérant que les Organisations et le Gouvernement français entendent s'acquitter de leurs obligations réciproques dans un esprit d'amicale collaboration,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

1. Sous réserve des dispositions du présent Accord (ci-après dénommé « l'Accord de base ») et, dans la mesure où il y aura lieu, conformément aux « Observations et principes directeurs relatifs à un programme élargi d'assistance technique en vue du développement économique », énoncés à l'annexe I de la partie A de la résolution 222 (IX) du Conseil économique et social des Nations Unies (dont copie est jointe en annexe<sup>1</sup> au présent Accord), les Organisations fourniront l'assistance technique définie dans les accords complémentaires (ci-après dénommés « les accords complémentaires ») qui seront conclus en application de l'Accord de base aux Gouvernements des territoires (ci-après dénommés « les Gouvernements des territoires ») dont le Gouvernement français assure les relations internationales et pour lesquels il a demandé une assistance technique. Ces accords complémentaires seront conclus entre les Organisations agissant conjointement ou séparément et le Gouvernement du territoire intéressé, agissant avec l'autorisation du Gouvernement français, et ce dernier assumera les obligations internationales découlant de ces accords complémentaires comme s'ils avaient été conclus au nom du Gouvernement français.

2. Les Organisations parties à l'un des accords complémentaires consulteront le Gouvernement du territoire intéressé lorsqu'il y aura lieu de désigner des experts en vertu de cet accord complémentaire.

3. Les experts seront responsables devant les Organisations intéressées et agiront sous leur contrôle et leur direction, sous réserve que, dans la mesure où il sera appelé à remplir des fonctions de direction ou à donner une formation, l'expert exercera également ses fonctions sous le contrôle et la direction du département compétent du Gouvernement du territoire intéressé.

4. Dans l'exercice de leurs fonctions, les experts feront tous leurs efforts pour mettre les techniciens du Gouvernement du territoire intéressé qui se trouveraient associés à leurs travaux, au courant de leurs méthodes, techniques et pratiques professionnelles, ainsi que des principes sur lesquels elles sont fondées ; à cet effet, le Gouvernement du territoire intéressé adjoindra des techniciens aux experts chaque fois que cela sera possible.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 76, p. 133.

izations on an expanded programme of technical assistance for economic development of under-developed countries, which approved the observations and guiding principles set forth in Annex I to Part A of resolution 222 (IX) of the Economic and Social Council<sup>1</sup> and the arrangements made by the Council for the administration of the programme ;

Considering that the Organizations and the French Government desire that their mutual responsibilities shall be fulfilled in a spirit of friendly co-operation ;

Have agreed as follows :

*Article I*

1. The Organizations shall, subject to the provisions of this Agreement (hereinafter referred to as " the Basic Agreement") and, so far as relevant, in accordance with the "Observations on and Guiding Principles of an Expanded Programme of Technical Assistance for Economic Development", set forth in Annex I to Part A of resolution 222 (IX) of the Economic and Social Council of the United Nations (a copy of which is annexed to this Agreement<sup>1</sup>), render such technical assistance as shall be set forth in Supplementary Agreements to be made pursuant to the Basic Agreement (hereinafter referred to as "the Supplementary Agreements") to those Governments of the Territories for whose international relations the French Government is responsible (hereinafter referred to as "Governments of the Territories") and for which technical assistance is requested by the French Government. Such supplementary agreements shall be made between the Organizations acting jointly or separately, and the Government of the Territory concerned, acting with the authority of the French Government, and the French Government will assume the international obligations arising from such supplementary agreements in the same manner as if they had been concluded in the name of the French Government.

2. The Organizations party to any one of the Supplementary Agreements shall consult with the Government of the Territory concerned in connexion with the appointment of any experts under that Supplementary Agreement.

3. The experts shall be responsible to, and under the supervision and direction of the Organizations concerned, except that, in so far as an expert is required to perform executive functions or to give instructions, he shall also be under the supervision and direction of the appropriate department of the Government of the Territory concerned.

4. The experts shall, in the course of their work, make every effort to instruct any local technical staff of the Government of the Territory concerned who may be associated with them, in the methods, techniques and practices of that work and in the principles upon which these are based ; the Government of the Territory concerned shall, wherever practicable, attach technical staff to the experts for this purpose.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 76, p. 132.

5. En ce qui concerne les bourses d'études ou de perfectionnement, les Organisations intéressées examineront favorablement les candidatures présentées par le Gouvernement français conformément aux dispositions administratives et autres qu'elles ont arrêtées pour l'exécution de leurs programmes respectifs.

6. Les Organisations intéressées demeureront propriétaires de tout le matériel technique et de tous les articles qu'elles auront fournis en vertu des accords complémentaires, tant qu'elles n'en auront pas effectué la cession aux conditions dont elles seront convenues avec le Gouvernement du territoire intéressé.

7. Au titre de l'assistance technique fournie en vertu des accords complémentaires, les Organisations intéressées pourront prendre des dispositions en vue de faire procéder, hors du pays, à des essais, des expériences ou des recherches de laboratoire ou autres.

#### *Article II*

En recevant l'assistance technique que définiront les accords complémentaires, les Gouvernements des territoires se conformeront, chaque fois que cela sera possible, aux dispositions relatives à la « Participation des Gouvernements requérants » qui figurent à l'annexe I de la partie A de la résolution 222 (IX) du Conseil économique et social.

#### *Article III*

1. En ce qui concerne l'assistance technique fournie en vertu des accords complémentaires, les Organisations intéressées prendront à leur charge les dépenses payables hors des territoires, ou la partie de ces dépenses qui sera fixée par chacun des accords complémentaires, savoir :

- a) Les traitements des experts ;
- b) Les frais de transport et les indemnités de subsistance des experts, du lieu de recrutement au point d'entrée dans les territoires et vice versa, ainsi que l'indemnité de déplacement, s'il y a lieu ;
- c) Tous autres frais de voyage nécessaires pour les déplacements des experts hors des territoires ;
- d) L'assurance des experts ;
- e) L'achat et le transport à destination des territoires de tout matériel et de tous articles fournis par les Organisations pour la mise en œuvre de l'assistance technique prévue ;
- f) Tous autres frais encourus hors des territoires que nécessite la fourniture de l'assistance technique.

2. a) Le Gouvernement de chacun des territoires qui reçoit une assistance technique en vertu de l'Accord de base ou d'un accord complémentaire prendra à sa charge le paiement, en monnaie locale, de la partie des dépenses occasionnées

5. The Organizations concerned shall give sympathetic consideration to candidates nominated by the French Government in the awarding of fellowships and scholarships in accordance with the administrative and other arrangements which have been drawn up by the respective Organizations for their programmes.

6. The Organizations concerned shall, with respect to any technical equipment or supplies which may be furnished by them under any of the Supplementary Agreements, retain title thereto until such time as title may be transferred, on terms and conditions to be agreed upon between those Organizations and the Government of the Territory concerned.

7. The Organizations concerned may, as part of the technical assistance furnished under any of the Supplementary Agreements, make arrangements for the carrying out of laboratory or other tests, experiments or research, outside the Territories.

#### *Article II*

The Governments of the Territories shall, in receiving such technical assistance as shall be set forth in the Supplementary Agreements, comply, where applicable, with those provisions of Annex I to Part A of the Economic and Social Council resolution 222 (IX) which are set forth under the heading of "Participation of Requesting Governments".

#### *Article III*

1. The Organization concerned shall, in respect of the technical assistance provided under any of the Supplementary Agreements, defray those expenses which are incurred outside the Territories, or such proportions thereof as may be specified in any of the Supplementary Agreements regarding :

- (a) Salaries of the experts ;
- (b) Subsistence and travel of the experts to and from the place of recruitment and the place of entry into the Territories, as well as displacement allowance, where applicable ;
- (c) Any other necessary travel expenses of the experts outside the Territories ;
- (d) Insurance of the experts ;
- (e) Purchase and transport to the Territories of any equipment or supplies which may be provided by the Organizations for the implementation of any technical assistance ;
- (f) Any other expenses incurred outside the Territories and necessary for the provision of technical assistance.

2. (a) The Government of each Territory which receives technical assistance under the Basic Agreement or any Supplementary Agreement shall assume responsibility for the payment in local currency of such part of the costs of the technical

par la fourniture de l'assistance technique qui doit être réglée en monnaie locale ou fournie en nature conformément à la résolution adoptée le 26 février par le Comité de l'Assistance technique du Conseil économique et social (dont copie est jointe en annexe<sup>1</sup> au présent Accord), sous réserve des modifications prévues dans les accords complémentaires.

b) En vue de faire face aux obligations contractées par lui en vertu du présent paragraphe, le Gouvernement du territoire créera un ou plusieurs fonds en monnaie locale dont le montant et le mode de gestion seront définis dans les accords complémentaires.

3. Au lieu d'effectuer des règlements en monnaie locale, conformément au paragraphe 2 ci-dessus, le Gouvernement du territoire pourra fournir des biens et des services en nature, dans la mesure dont le Gouvernement et les Organisations intéressées seront convenus.

4. Le Gouvernement du territoire fournira, s'il y a lieu, les terrains, la main-d'œuvre, le matériel, les articles et autres biens ou services nécessaires qui seront déterminés, au fur et à mesure des besoins, en accord avec les Organisations intéressées.

#### Article IV

1. Le Gouvernement de chacun des territoires qui reçoit une assistance technique en vertu de l'Accord de base ou d'un accord complémentaire, s'engage à appliquer, sur son territoire, les dispositions pertinentes de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies<sup>2</sup> et de la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées<sup>3</sup>, tant aux Organisations qu'à leurs biens, fonds et avoirs, ainsi qu'aux membres de leur personnel.

2. Toutefois, des adaptations pourront être apportées d'un commun accord en cas de besoin aux principes et règles inscrits dans la seconde des conventions susvisées à l'occasion de la conclusion des accords complémentaires.

3. Seront considérés comme « fonctionnaires » au sens desdites Conventions, les membres du personnel des Organisations, y compris les experts engagés par elles en tant que membres de leur personnel affectés à la réalisation des fins du présent Accord.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 311.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1, p. 15 et 263; vol. 4, p. 461; vol. 5, p. 413; vol. 6, p. 433; vol. 7, p. 353; vol. 9, p. 398; vol. 11, p. 406; vol. 12, p. 416; vol. 14, p. 490; vol. 15, p. 442; vol. 18, p. 382; vol. 26, p. 396; vol. 42, p. 354; vol. 43, p. 335; vol. 45, p. 318; vol. 66, p. 346 et vol. 70, p. 267; Vol. 173, p. 369; Vol. 177, p. 324, and Vol. 180, p. 296.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261; vol. 43, p. 342; vol. 46, p. 355; vol. 51, p. 330; vol. 71, p. 317; vol. 76, p. 274; vol. 79, p. 326; vol. 81, p. 332; vol. 84, p. 412; vol. 88, p. 447; vol. 90, p. 323; vol. 91, p. 376; vol. 92, p. 400; vol. 96, p. 322; vol. 101, p. 288; vol. 102, p. 322; vol. 109, p. 319; vol. 110, p. 314; vol. 117, p. 386; vol. 122, p. 335; vol. 127, p. 329; vol. 131, p. 309; vol. 136, p. 386; vol. 161, p. 364; vol. 168, p. 322; vol. 171, p. 412; vol. 175, p. 364; vol. 183, p. 348, et vol. 187.

assistance so furnished to it as should be paid for in local currency or provided in kind according to the resolution adopted by the Technical Assistance Committee of the Economic and Social Council on 26 February (a copy of which is annexed to this Agreement)<sup>1</sup>, subject to any modification specified in any Supplementary Agreement.

(b) For the purpose of meeting expenses under this paragraph, the Government of the Territory shall establish a local currency fund or funds, in such amounts and under such procedures as shall be specified in Supplementary Agreements.

3. In lieu of the provision of local currency in accordance with paragraph 2 above, the Government of the Territory may provide supplies and services in kind, to the extent that may be agreed upon between the Government and the Organizations concerned.

4. In appropriate cases, the Government of the Territory shall provide such land, labour, equipment, supplies and other services or property as may be needed, which will be determined as the need arises in agreement with the Organizations concerned.

#### Article IV

1. The Government of each Territory which receives technical assistance under the Basic Agreement or any Supplementary Agreement shall, in its Territory, apply to the Organizations, their funds, property and assets, and to their staff the appropriate provisions of the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations<sup>1</sup> and the Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies<sup>2</sup>.

2. Nevertheless, the principles and regulations set forth in the second of the above-mentioned Convention may be modified by agreement, as the need arises, when Supplementary Agreements are concluded.

3. Staff of the Organizations, including experts engaged by them as members of their staff, assigned to carry out the purposes of this Agreement, shall be deemed to be "officials" within the meaning of the above Conventions.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 84, p. 310.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 1, pp. 15 and 263; Vol. 4, p. 461; Vol. 5, p. 413; Vol. 6, p. 433; Vol. 7, p. 353; Vol. 9, p. 398; Vol. 11, p. 406; Vol. 12, p. 416; Vol. 14, p. 490; Vol. 15, p. 442; Vol. 18, p. 382; Vol. 26, p. 396; Vol. 42, p. 354; Vol. 43, p. 335; Vol. 45, p. 318; Vol. 66, p. 346 and Vol. 70, p. 266; Vol. 173, p. 369; Vol. 177, p. 324 and Vol. 180, p. 296.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 33, p. 261; Vol. 43, p. 342; Vol. 46, p. 355; Vol. 51, p. 330; Vol. 71, p. 316; Vol. 76, p. 274; Vol. 79, p. 326; Vol. 81, p. 332; Vol. 84, p. 412; Vol. 88, p. 446; Vol. 90, p. 323; Vol. 91, p. 376; Vol. 92, p. 400; Vol. 96, p. 322; Vol. 101, p. 288; Vol. 102, p. 322; Vol. 109, p. 319; Vol. 110, p. 314; Vol. 117, p. 386; Vol. 122, p. 335; Vol. 127, p. 329; Vol. 131, p. 309; Vol. 136, p. 386; Vol. 161, p. 364; Vol. 168, p. 322; Vol. 171, p. 412; Vol. 175, p. 364; Vol. 183, p. 348 and Vol. 187.

*Article V*

1. Le présent Accord de base entrera en vigueur à la date de sa signature.

2. Le présent Accord de base pourra être modifié d'un commun accord entre les Organisations et le Gouvernement français. Les accords complémentaires conclus en application de l'Accord de base pourront être modifiés par voie d'accord entre les Organisations parties auxdits accords et le Gouvernement du territoire intéressé, agissant conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article premier. Dans chaque cas, chacune des parties examinera avec soin et bienveillance toute demande de modification présentée par l'autre.

3. Le présent Accord de base pourra être dénoncé par chacune des parties moyennant notification écrite adressée à l'autre, et il cessera d'avoir effet soixante jours après la réception de ladite notification. La dénonciation de l'Accord de base sera considérée comme valant dénonciation des accords complémentaires.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants dûment autorisés des autorités des Organisations, d'une part, et du Gouvernement français, d'autre part, ont, au nom de chacune des Parties, signé le présent Accord à Paris le 31 mai 1954, en deux exemplaires établis en langue française.

Pour les Organisations :

(Signé) David OWEN

Président-Directeur du Bureau de l'Assistance technique

Pour le Gouvernement de la République française :

(Signé) Maurice SCHUMANN



*Article V*

1. The Basic Agreement shall enter into force upon signature.
2. The Basic Agreement may be modified by agreement between the Organizations and the French Government. The Supplementary Agreements made pursuant to the Basic Agreement may be modified by agreement between the Organizations party thereto and the Government of the Territory concerned acting in accordance with the provisions of Article I, paragraph 1. In each case, the parties will give full and sympathetic consideration to any request made by the other for such modification.
3. The Basic Agreement may be terminated by either party upon written notice to the other, and shall terminate sixty days after receipt of such notice. Termination of the Basic Agreement shall be deemed to constitute termination of the Supplementary Agreements.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly appointed representatives of the Organizations and the French Government respectively, have, on behalf of the parties, signed this Agreement at New York this 31st day of May 1954, in French in two copies.

For the Organizations :

*(Signed)* A. D. K. OWEN  
Executive Chairman of the Technical Assistance Board

For the Government of the French Republic :

*(Signed)* Maurice SCHUMANN



No. 2593

---

**LUXEMBOURG**  
**and**  
**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN**  
**AND NORTHERN IRELAND**

**Exchange of notes constituting an agreement for the compensation of war damage. Luxembourg, 18 June 1954**

*Official texts : English and French.*

*Registered by Luxembourg on 28 June 1954.*

---

**LUXEMBOURG**  
**et**  
**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE**  
**ET D'IRLANDE DU NORD**

**Échange de notes constituant un accord relatif à la compensation des dommages de guerre. Luxembourg, 18 juin 1954**

*Textes officiels anglais et français.*

*Enregistré par le Luxembourg le 28 juin 1954.*

No. 2593. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND FOR THE COMPENSATION OF WAR DAMAGE. LUXEMBOURG, 18 JUNE 1954

N<sup>o</sup> 2593. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF À LA COMPENSATION DES DOMMAGES DE GUERRE. LUXEMBOURG, 18 JUIN 1954

---

I

BRITISH LEGATION  
LUXEMBOURG

18th June, 1954

Monsieur le Ministre,

On the conclusion of the negotiations on the subject of compensation for war damage the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg have agreed as follows :—

*Article 1*

Luxembourg laws, decrees and regulations regarding compensation for war damage to private property with the exception of Chapters II and III and Articles 59 and 60 of the Luxembourg law of 25th February 1950 shall apply to war damage sustained in the territory of the Grand Duchy of Luxembourg by private property, personal or real, belonging to physical persons who can establish that they were British nationals on the date when the damage occurred and are such on the date of the payment of the indemnity or alternatively can establish their British nationality on one of the two aforesaid dates and their Luxembourg nationality on the other.

*Article 2*

United Kingdom laws, orders and regulations governing compensation for war damage to private property shall apply to war damage sustained in the United Kingdom by private property personal or real belonging to persons who can establish their Luxembourg nationality.

---

<sup>1</sup> Came into force on 18 June 1954, by the exchange of the said notes.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 18 juin 1954, par l'échange desdites notes.

*Article 3*

For the purposes of the present Agreement :

- a) The expression "British nationals" means all citizens of the United Kingdom and Colonies and all British protected persons belonging to territories for the international relations of which Her Majesty's Government in the United Kingdom are responsible ; and
- b) "The United Kingdom" means the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

*Article 4*

The two governments undertake to furnish each other with all such assistance as may be necessary to carry out the present Agreement. The competent Ministers of both countries or their representatives shall keep each other informed of the application of the present Agreement and will settle by mutual consent such difficulties or disputes as may arise therefrom.

*Article 5*

Declarations of damage envisaged in the present Agreement shall be made to the competent authorities and according to the appropriate procedure in each country and, unless already so made, must be presented within three months of the date of publication of this agreement in the country concerned or otherwise be inadmissible.

This note and Your Excellency's reply will constitute the Agreement which shall come into force forthwith.

I avail myself of this occasion, Monsieur le Ministre, to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

(Signed) G. C. ALLCHIN

Son Excellence Monsieur Bech  
Ministre des affaires étrangères  
Luxembourg

[TRADUCTION — TRANSLATION]

LÉGATION BRITANNIQUE  
LUXEMBOURG

Le 18 juin 1954

Monsieur le Ministre,

[Voir note II]

Je saisis, etc.

(Signé) G. C. ALLCHIN

Son Excellence Monsieur Bech  
Ministre des affaires étrangères  
Luxembourg

## II

## MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

15.2.9.

18 juin 1954

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, dont la teneur est la suivante :

« En conclusion des négociations qui ont eu lieu au sujet de la compensation pour dommages de guerre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

Les lois, arrêtés et règlements luxembourgeois relatifs à la réparation des dommages de guerre aux biens privés, à l'exception des Titres II et III et des articles 59 et 60 de la loi luxembourgeoise du 25 février 1950, s'appliquent aux dommages de guerre causés sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg aux biens immeubles et meubles corporels qui, au jour du sinistre, appartenaient à des personnes physiques pouvant justifier tant à la date du sinistre qu'à celle du paiement de l'indemnité, de la qualité de ressortissant britannique. Ce bénéfice est également reconnu au profit des personnes qui avaient la qualité de ressortissant britannique uniquement à l'une de ces deux dates et, à l'autre date, celle de ressortissant luxembourgeois.

*Article 2*

Les lois, arrêtés et règlements du Royaume-Uni relatifs à la réparation des dommages de guerre aux biens privés, s'appliquent aux dommages de guerre causés sur le territoire du Royaume-Uni, aux biens immeubles et meubles corporels des personnes physiques, pouvant justifier de la qualité de ressortissants luxembourgeois.

*Article 3*

Pour les besoins du présent Accord :

- a) L'expression « ressortissants britanniques » signifie tous les sujets du Royaume-Uni et des colonies et toutes les personnes jouissant de la protection britannique, appartenant à des territoires représentés sur le plan international par le Gouvernement de Sa Majesté du Royaume-Uni ; et
- b) « Le Royaume-Uni » signifie le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

*Article 4*

Les deux Gouvernements s'engagent à se fournir mutuellement toute l'assistance nécessaire en vue de l'exécution du présent Accord.

Les Ministres compétents des deux pays ou leurs délégués se tiendront mutuellement au courant de l'exécution de la présente Convention et régleront de commun accord les difficultés ou litiges qui pourraient en résulter.

*Article 5*

Sous peine de forclusion, les dommages visés par le présent Accord devront, si cette formalité n'a pas été accomplie antérieurement, être déclarés auprès des autorités compétentes et selon les modalités propres à chaque pays, dans les trois mois prenant cours dans chaque pays, à partir de la publication de l'Accord.

La présente note et la réponse de Votre Excellence constitueront l'accord qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Le Gouvernement luxembourgeois se déclare d'accord avec la note de Votre Excellence et il la considère, ensemble avec la présente réponse, comme constituant l'accord passé entre les deux Gouvernements.

Je saisis volontiers cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma haute considération.

(Signé) Joseph BECH

Son Excellence Monsieur Geoffrey Allchin  
Envoyé extraordinaire et Ministre  
plénipotentiaire de Grande-Bretagne  
à Luxembourg

[TRANSLATION — TRADUCTION]

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

15.2.9.

18 June 1954

Monsieur le Ministre,

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

[See note I]

The Luxembourg Government concurs with Your Excellency's note and considers it and the present reply as constituting an agreement between the two Governments.

I avail myself, etc.

(Signed) Joseph BECH

His Excellency Mr. Geoffrey Allchin  
Envoy Extraordinary and Minister  
Plenipotentiary of the United Kingdom  
Luxembourg





**No. 2594**

---

**ITALY  
and  
TURKEY**

**Agreement (with annex) for the establishment and operation  
of regular air transport services. Signed at Ankara,  
on 25 November 1949**

*Official text: French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**ITALIE  
et  
TURQUIE**

**Accord (avec annexe) pour l'établissement et l'exploitation de  
transports réguliers par la voie des airs. Signé à  
Ankara, le 25 novembre 1949**

*Texte officiel français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

N<sup>o</sup> 2594. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE L'ITALIE ET LA TURQUIE  
POUR L'ÉTABLISSEMENT ET L'EXPLOITATION DE  
TRANSPORTS RÉGULIERS PAR LA VOIE DES AIRS.  
SIGNÉ À ANKARA, LE 25 NOVEMBRE 1949

---

Le Gouvernement de la République italienne et le Gouvernement de la République turque, désireux de conclure un Accord en vue d'établir sur une base de réciprocité des communications régulières par la voie des airs entré l'Italie et la Turquie, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

Pour l'application du présent Accord et de son annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement :

a) l'expression « autorité aéronautique » signifie :

En ce qui concerne l'Italie —

le Ministère della Difesa Aeronautica - « Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo » ou bien toute personne ou tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par lui ;

En ce qui concerne la Turquie —

le Ministère des Communications ou bien toute personne ou tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par lui ;

b) l'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise que les Autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont notifiée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante comme étant l'entreprise que cette Partie entend désigner aux termes de l'article 3 du présent Accord pour les routes mentionnées dans cette même notification ;

c) le mot « territoire » correspond à la définition qui en est donnée à l'article 2 de la Convention de Chicago pour l'aviation civile internationale (7 décembre 1944),<sup>2</sup>

d) les définitions des paragraphes a) b) et d) à l'article 96 de la Convention de Chicago pour l'aviation civile internationale (7 décembre 1944) sont considérées comme valables.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 10 février 1950, par un échange de notes entre les deux Gouvernements, conformément à l'article 15, a.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 2594. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN ITALY AND TURKEY  
FOR THE ESTABLISHMENT AND OPERATION OF  
REGULAR AIR TRANSPORT SERVICES. SIGNED AT  
ANKARA ON 25 NOVEMBER 1949

---

The Government of the Republic of Italy and the Government of the Turkish Republic, desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing, on a basis of reciprocity, regular air communications between Italy and Turkey, have agreed as follows :

*Article 1*

For the purposes of this Agreement and its Annex, unless the text otherwise requires :

(a) the term "aeronautical authorities" means :

In the case of Italy—

the Ministry of Defence—Air (*Direzione General dell' Aviazione Civile del Traffico Aereo*) or any person or body authorized to assume the functions at present exercised by it ;

In the case of Turkey—

the Ministry of Communications or any person or body authorized to assume the functions at present exercised by it ;

(b) the term "designated airline" means any airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline that it intends to designate in conformity with article 3 of this Agreement for the routes specified in such notification ;

(c) the term "territory" has the meaning assigned to it by article 2 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944 ;<sup>2</sup>

(d) the definitions contained in paragraphs (a), (b) and (c) of article 96 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, are deemed to apply.

---

<sup>1</sup> Came into force on 10 February 1950 by an exchange of notes between the two Governments, in accordance with article 15 a.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

*Article 2*

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre le droit d'instituer les services aériens spécifiés dans l'annexe au présent Accord. Ces services pourront entrer en activité immédiatement ou à une date postérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle est accordé ce droit.

*Article 3*

a) Chaque Partie Contractante devra, sous réserve de l'article 9, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

b) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les lignes convenues, ces entreprises pourront être appelées à justifier de leur qualification conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques délivrant l'autorisation d'exploitation.

c) Dans certaines régions qui pourraient être désignées par les Gouvernements intéressés, l'établissement d'une ligne aérienne internationale sera soumis à l'approbation des autorités militaires compétentes.

d) Chaque Partie Contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation des lignes convenues et décidera de la date d'ouverture de ces lignes.

*Article 4*

Les Parties Contractantes conviennent que :

a) Les capacités de transport offertes par les entreprises des Parties Contractantes devront être adaptées à la demande de trafic.

b) Les entreprises désignées par les Parties Contractantes devront prendre en considération, sur les parcours communs, leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter de façon indue leurs lignes respectives.

c) Les lignes prévues à l'annexe<sup>1</sup> au présent Accord auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le Pays auquel appartient l'entreprise et les Pays auxquels le trafic est destiné.

d) Le droit d'embarquer et le droit de débarquer aux points spécifiés à l'annexe, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements italien et turc et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

1) à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination ;

2) aux exigences d'une exploitation économique des lignes convenues ;

<sup>1</sup> Voir p. 50 de ce volume.

*Article 2*

The Contracting Parties grant each other the right to establish the air services specified in the Annex to this Agreement. These services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the right is granted.

*Article 3*

(a) Each Contracting Party shall, subject to the provisions of article 9, grant the necessary operating permit to the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

(b) Nevertheless, before being authorized to inaugurate the agreed services, such airlines may be called upon to furnish proof of qualification in accordance with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities granting the operating permit.

(c) The Governments concerned may designate areas in which the establishment of an international air service shall be subject to the approval of the competent military authorities.

(d) Each Contracting Party shall designate one or more airlines to operate the agreed services, and shall determine the date on which those services shall be inaugurated.

*Article 4*

The Contracting Parties agree that :

(a) The capacity provided by the airlines of the Contracting Parties shall be adapted to traffic demands.

(b) The airlines designated by the Contracting Parties shall in the operation of common routes, take into account their mutual interests so as not to affect unduly their respective services.

(c) The services specified in the Annex<sup>1</sup> to this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity corresponding to the traffic demands between the country to which the airline belongs and the countries of destination.

(d) The right to pick up and set down, at the points specified in the Annex, international traffic destined for or coming from third countries shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the Italian and Turkish Governments subscribe and in such a manner that capacity shall be related to :

(1) traffic demands between the country of origin and the countries of destination ;

(2) the requirements of economic operation of the agreed services ;

<sup>1</sup> See p. 51 of this volume.

3) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.

*Article 5*

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque ligne, telles que la rapidité et le confort. Les entreprises italiennes et turques consulteront à cet effet les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes. Si les entreprises n'ont pu arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il serait fait recours à la procédure prévue à l'article 11 du présent Accord.

*Article 6*

a) Les Parties Contractantes conviennent que les taxes prélevées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par l'entreprise ou les entreprises des transports aériens de chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux affectés à des lignes internationales similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des appareils de cette entreprise bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux.

c) Tout aéronef que l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par une Partie Contractante utilise sur les lignes convenues, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs seront, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

*Article 7*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante et encore en force seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des lignes convenues. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

(3) the traffic demands of the areas through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

*Article 5*

Rates shall be fixed at reasonable levels, regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as speed and accommodation. The Italian and Turkish airlines shall to this end consult the airlines of third countries operating the same routes. Their arrangements shall be submitted to the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval. If the airlines are unable to reach agreement, those authorities shall endeavour to find a solution. In the last resort, the procedure provided in article 11 of this Agreement shall be applied.

*Article 6*

(a) The Contracting Parties agree that the charges imposed by either for the use of airports or other facilities by the airline or airlines of the other shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of such airline shall be accorded national or most-favoured-nation treatment with respect to inspection fees or other national duties or charges.

(c) All aircraft operated on the agreed services by the designated airline or airlines of one Contracting Party, and the fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt, in the territory of the other Contracting Party, from customs duties, inspection fees and other national duties and charges, even though such supplies be used or consumed by or on such aircraft on flights in that territory.

*Article 7*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still valid shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the operation of the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

*Article 8*

a) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui concernent l'immigration, les passeports, les douanes, la quarantaine et les formalités de contrôle en général, s'appliqueront aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs des entreprises de l'autre Partie Contractante pendant que ces aéronefs se trouvent sur ledit territoire.

*Article 9*

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou de l'autre Partie Contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 8 ou ne remplit pas les obligations découlant du présent Accord.

*Article 10*

Si l'une des Parties Contractantes estime opportun de modifier les termes du présent Accord ou de son annexe, elle peut demander un échange de vues entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. La consultation doit avoir lieu dans les soixante (60) jours à partir de la demande.

En cas d'accord les modifications ainsi envisagées n'entreront en vigueur qu'après avoir formé l'objet d'un échange de notes par voie diplomatique.

*Article 11*

Toute controverse entre les Parties Contractantes pour l'interprétation et l'application du présent Accord et de son Annexe qui ne pourra être résolue moyennant une consultation directe, sera soumise au jugement d'une cour arbitrale composée de trois membres; deux de ceux-ci seront nommés respectivement par chacune des Parties Contractantes, tandis que le troisième sera désigné par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui le choisira, parmi les arbitres n'ayant pas la nationalité d'une des Parties Contractantes, sur la liste tenue selon les règlements de l'O.A.C.I.

La controverse pourra même être soumise par les deux Parties Contractantes au jugement d'un seul arbitre choisi d'un commun accord.

Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux sentences arbitrales, qui, dans tous les cas, devront être considérées comme définitives.



*Article 8*

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to flight of such aircraft above its territory, shall be applied to aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party.

(b) The laws and regulations in force in the territory of one Contracting Party respecting the entry, stay and departure of passengers, crew or cargo, such as those relating to immigration, passports, customs, quarantine and control formalities generally, shall apply to passengers, crew or cargo carried by aircraft of the airlines of the other Contracting Party while within that territory.

*Article 9*

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party or to revoke such a permit in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of either Contracting Party or where that airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 8 or to perform its obligations under this Agreement.

*Article 10*

Should either of the Contracting Parties consider it desirable to modify the terms of this Agreement or its Annex, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to take place within the sixty (60) days following the date of the request.

Any modifications agreed upon shall come into effect only after they have formed the subject of an exchange of diplomatic notes.

*Article 11*

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its Annex which cannot be settled by direct negotiation shall be referred for decision to an arbitral tribunal composed of three members ; each Contracting Party shall appoint one member while the third shall be designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization who shall select him from among those members of the panel of arbitrators maintained in accordance with the regulations of I.C.A.O. who are not nationals of either Contracting Party.

The dispute may also be referred by the two Contracting Parties for decision to a single arbitrator chosen by agreement between them.

The Contracting Parties undertake to comply with the arbitral awards which shall in all cases be considered as final.

*Article 12*

Chaque Partie Contractante peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son intention de dénoncer le présent Accord. Cette notification doit être faite simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le présent Accord prend fin un an après le jour de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins qu'à la suite d'un accord entre les Parties, cette notification ne soit annulée avant l'expiration du délai susdit. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après la date de réception à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 13*

Les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes peuvent omettre certaines escales comprises sur une route déterminée ; elle sont tenues toutefois d'en donner communication sans retard aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, à moins qu'il ne s'agisse de cas isolés.

*Article 14*

Le présent Accord et les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

*Article 15*

a) Le présent Accord entrera en vigueur à une date qui sera fixée, dans le plus bref délai possible, par un échange de Notes entre les deux Gouvernements.

b) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis à l'Accord et à son Annexe et de leur exécution satisfaisante.

c) Si les Parties Contractantes venaient à être liées par une Convention aéronautique multilatérale, elles se consulteraient à l'effet de mettre les clauses du présent Accord et de son Annexe en harmonie avec les stipulations de ladite Convention.

d) Des modifications à l'Annexe au présent Accord pourront être convenues entre les Autorités aéronautiques compétentes.

FAIT à Ankara, le 25 novembre 1949, en deux exemplaires en langue française.

Pour le Gouvernement de la République turque :  
F. Zihni AKDUR

Pour le Gouvernement de la République italienne :  
Renato PRUNAS

*Article 12*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other 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 to terminate is withdrawn by agreement between the Parties 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 13*

The airlines designated by either Contracting Party may omit certain stops on a particular route ; nevertheless, they must notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof immediately unless the omission is merely exceptional.

*Article 14*

This Agreement and contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization established under the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

*Article 15*

(a) This Agreement shall come into force on a date to be determined, as soon as possible, by an exchange of notes between the two Governments.

(b) In a spirit of close collaboration the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together from time to time with a view to satisfying themselves that the principles laid down in the Agreement and its Annex are being applied and properly carried out.

(c) If a multilateral air convention comes into force with respect to the two Contracting Parties, they shall consult together with a view to bringing the provisions of this Agreement and its Annex into harmony with the terms of the said convention.

(d) Modification of the Annex to this Agreement may be made by agreement between the competent aeronautical authorities.

DONE in duplicate at Ankara, this 25th day of November 1949, in the French language.

For the Government of the Turkish Republic :  
F. Zihni AKDUR

For the Government of the Republic of Italy :  
Renato PRUNAS

## ANNEXE

a) Les droits de survol en transit et d'escale technique sur le territoire turc, ainsi que le droit d'embarquer et le droit de débarquer en trafic international des passagers, du courrier postal et des marchandises à Istanbul et Ankara sont accordés sur les routes suivantes aux entreprises italiennes de transports aériens désignées conformément au présent Accord :

D'Italie, avec ou sans points intermédiaires, à Istanbul et Ankara et points au-delà.

b) De même, les droits de survol en transit et d'escale technique sur le territoire italien ainsi que le droit d'embarquer et le droit de débarquer en trafic international des passagers, du courrier postal et des marchandises à Rome et Milan, sont accordés sur les routes suivantes aux entreprises turques de transports aériens désignées conformément au présent Accord :

De Turquie, avec ou sans points intermédiaires, à Rome et à Milan et points au-delà.

c) Il est convenu qu'avant d'ouvrir une ligne, chaque Partie Contractante notifiera à l'autre l'itinéraire qu'elle propose pour l'entrée et la sortie du territoire de cette dernière, celle-ci indiquera alors les points exacts d'entrée et de sortie, ainsi que la route à suivre sur son territoire.

d) Il est expressément interdit, par contre, aux entreprises d'une Partie Contractante d'embarquer, contre rémunération de n'importe quelle espèce, des passagers, du courrier et des marchandises d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie Contractante (cabotage).

e) Les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes dans les conditions fixées par cet Accord et la présente Annexe, devront communiquer deux semaines à l'avance à l'autre Partie Contractante l'horaire et les types d'avion choisis pour leur service.

Renato PRUNAS

F. Zihni AKDUR

## A N N E X

(a) The rights of transit and non-traffic stops in Turkish territory and the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo at Istanbul and Ankara are granted on the following routes to the Italian airlines designated in accordance with this Agreement :

From Italy, directly via intermediate points, to Istanbul and Ankara and points beyond.

(b) Similarly, the rights of transit and non-traffic stops in Italian territory and the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo at Rome and Milan are granted on the following routes to the Turkish airlines designated in accordance with this Agreement :

From Turkey, directly or via intermediate points, to Rome and Milan and points beyond.

(c) It is agreed that before putting a service into operation, each Contracting Party will notify the other Contracting Party, of the itinerary which it proposes for entry into and departure from the territory of that Contracting Party, which shall then indicate the exact points of entry and departure and the route to be followed over its territory.

(d) Nevertheless, it is expressly forbidden for the airlines of one Contracting Party to pick up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail or cargo carried for remuneration of any kind and destined for another point in that territory (cabotage).

(e) The airlines designated by each Contracting Party in accordance with the terms of this Agreement and its Annex shall communicate to the other Contracting Party two weeks in advance the time-table and types of aircraft selected for the service.

Renato PRUNAS

F. Zihni AKDUR



No. 2595

---

**CEYLON  
and  
EGYPT**

**Agreement (with annex) for the establishment of scheduled  
air services between and beyond their respective ter-  
ritories. Signed at London, on 26 September 1950**

*Official texts: Arabic and English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**CEYLAN  
et  
ÉGYPTE**

**Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services  
aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-  
delà. Signé à Londres, le 26 septembre 1950**

*Textes officiels arabe et anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

الآخر أن يطلب منها اسناد هذه الخدمات الى منشأة معتمدة من سلطات الطيران التابعة لها وتحمل جنسية تلك السلطات .

— ج —

لأية مؤسسة معينة من أى من الطرفين المتعاقدين أن تلغى فى أية رحلة أو فى كل رحلاتها النزول فى نقطة واحدة أو عدة نقاط من أى طريق جوى معين بشرط الايضر ذلك بحاجة الجمهور للنقل الجوى بين البلدين .



- ٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعنية » مؤسسات النقل الجوي التي تعينها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعنية والتي اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .
- ٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى ايضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

### المادة التاسعة عشرة

- يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ الحكومة المصرية حكومة سيلان بالتصديق على هذا الاتفاق .  
اثباتا لذلك وقع المندوبان المفوضان نما لهما من سلطة مخولة من حكومتهما هذا الاتفاق ووضعا عليه ختيميها .
- باللغات العربية والانجليزية ولكل من النصين حجية بوحدة  
حرر بالقاهرة

### الملحق

#### — أ —

- ١ — للمؤسسات التي تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المبينة فيما يلي في كلا الاتجاهين والهبوط في سيلان لأغراض تجارية في النقط الموضحة في هذه الفقرة : —

أ — الطرق التي تنتهي في اراضى سنهلان  
( تحدد فيما بعد )

ب — الطرق التي تعبر اراضى سيلان  
( تحدد فيما بعد )

- ٢ — للمؤسسات التي تعينها حكومة سيلان حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المبينة فيما يلي في كلا الاتجاهين والهبوط في مصر لأغراض تجارية في النقط الموضحة في هذه الفقرة : —

أ — الطرق التي تنتهي في الاراضى المصرية  
( تحدد فيما بعد )

ب — الطرق التي تعبر الاراضى المصرية  
كولومبو — عن طريق نقط متوسطة في الهند — الى كراتشى و / أو البصرة —  
القاهرة — روما أو مالطه — لندن .

#### — ب —

اذا لم يكن للمؤسسات التي عينها أحد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدي بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة . يجوز للطرف المتعاقد

- ٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة في مدى تسعين يوما من بدء اثاره الخلاف من جانب أى من الطرفين المتعاقدين .
- ٣ — جاز لهما الاتفاق على احواله موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة أخرى يختارونها للفصل فيه .
- ب — فاذا لم يتفقا على التحكيم أو اذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوما يكون لاهى منهما أن يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني ليفصل فيه .
- ٤ — لاهى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الى هيئة التحكيم أو مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني — حسب الاحوال — أن يقرر في مدى ثلاثين يوما من تاريخ الطلب ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقتة للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .
- ٥ — يتعهد الطرفان المتعاقدان لتنفيذ أى قرار مؤقت أو حكم نهائى يصدر وفقا للفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة .
- ٥ — اذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو اية مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقا للفقرة الثانية من هذه المادة أو القرار المؤقت الصادر طبقا للفقرة الثالثة منها فللطرف المتعاقد الآخر أن يحدد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو المؤسسة المعينة المقصرة .

### المادة السابعة عشرة

لاهى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى ١٢ شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الاعلان الا اذا كان الاعلان بالانتهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسليمه الاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني هذا الاعلان .

### المادة الثامنة عشرة

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدني فى الوقت الحالى أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة لحكومة سيلان مدير الطيران المدني فى الوقت الحالى — أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٣ — يجب أن تعرض الاجور التي تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضي ثلاثين يوماً من ابلاغها لسلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها عليها .

٤ — في حالة عدم تحديد الاجور وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة أو في حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الاجور التي حددت طبقاً لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقاً للمادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشرة تظل الاجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود اجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن تقاض اجور معقولة .

### المادة الثانية عشرة

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني المشكل بمقتضى المعاهدة .

### المادة الثالثة عشرة

تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سوياً بنا على طلب أى من تلك السلطات بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها في هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

### المادة الرابعة عشرة

إذا أصبحت معاهدة متعددة الاطراف بشأن النقل الجوي الدولي المنتظم سارية المفعول بالنسبة الى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام المعاهدة المذكورة .

### المادة الخامسة عشرة

إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين في تعديل النصوص الواردة في ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول في مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات في خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسي .

### المادة السادسة عشرة

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق ، اذناً أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما اولاً محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

### المادة التاسعة

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعنية بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفي ابدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفه الاجور وكذا بجميع المعلومات الاخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعنية وبما يطراً على كل منها من تعديلات .

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعنية بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلى على خطوطها الجوية المعنية الى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

### المادة العاشرة

اذا ما تطلب الأمر لداعى الاقتصاد استعمال طائرات مختلفة الحمولة فى المراحل المختلفة لطريق من الطرق الجوية المعنية وكان تغيير طائرة بأخرى يتم فى اقليم أحد الطرفين المتعاقدين وجب الا يترتب على هذا التغيير اخلال بالاحكام الواردة فى هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل وفى هذه الاحوال يجب أن ينسق اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الاولى الا اذا حالت دون ذلك ضرورات فنية .

### المادة الحادية عشرة

١ — تحدد اجور النقل فى مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التى تشمل اقتصاديات التشغيل والريح المعقول ومميزات كل خط ( بما فى ذلك السرعة ومستوى الراحة ) ومع مراعاة الاجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الاخرى التى تعمل على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الاجور التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى المعنية بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق الجوية المعنية بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم احد هما واقليم دولة أخرى كالآتى : —

أ — وفقا لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوى تضم المؤسسات المعنية بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقلها كل من الطرفين المتعاقدين .

أوب — بالاتفاق بين المؤسسات صاحبة الشأن المعنية من كلا الطرفين المتعاقدين اذا لم تكن تلك المؤسسات اعضاء فى نفس المنظمة أو اذا لم تكن هناك قرارات مانوه عنه فى الفقرة (أ) السابقة . على أنه فى الحالات التى لا يبين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوى للعيل على أى من الطرق الجوية المعنية ولم تحدد الاجور على هذا الطريق وفقا للفقرة (٢ — أ) فان لمؤسسات النقل الجوى المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الاسعار التى تتقاضاها .

### المادة الخامسة

- ١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعنية من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعنية الحق في نقل ركاب و بضائع و بريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين و اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .
- ٢ — لا تخول الفقرة الاولى من هذه المادة المؤسسات المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين الحق في نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة واقعة في اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة اخرى في نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائي .

### المادة السادسة

- ١ — تتاح للمؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة و متكافئة في تشغيلها على الطرق الجوية المعنية بين اقليسيهما .
- ٢ — يكون الهدف الرئيسى للمؤسسات المعنية عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة معاملة معقول تتناسب مع حاجة النقل القائمة و الممكن توقعها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات و بين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .
- ٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعنية من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعنية من الطرفين المتعاقدين على أى جزء من الطرق الجوية المعنية تقع احدى نهايتيه في اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها الحمولة التى تقدمها المؤسسات الاخرى على نفس الجزء من الطريق متناسبا تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

### المادة السابعة

- يجب الاتساق المؤسسات المعنية من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها اثناء تشغيلها للخطوط الجوية المعنية بحيث تضر بمصالح أية مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر و تقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

### المادة الثامنة

- تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش و غيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين في اقليمه كميات الوقود و زيوت الشحيم التى تمون بها طائرات المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر في ذلك الاقليم . مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لاحكام التعليلات الجمركية المتبعة .
- هذا علاوة على ماقتض به المادة ٢٤ من المعاهدة .

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة إثبات أنه تتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التي تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع احكام المعاهدة أو احكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الاولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التي عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعنية في أى وقت .

### المادة الثالثة

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو الغاء الحقوق المبينة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض ما تراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى اية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق او بفرض ما يراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقا لهذا الاتفاق — وعلى أى حال لا يتخذ أى من الطرفين المتعاقدين بمفرده هذا الاجراء قبل اعلان الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وعدم تمكن سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من الوصول الى اتفاق فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الاخطار المذكور .

### المادة الرابعة

١ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية الى اقليمه أو بمغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر اثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ — تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها (كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة) على طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر فى داخل اقليم الطرف المتعاقد الاول .

No. 2595. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

## اتفاق بين الحكومة المصرية وحكومة سيلان

بشأن

تسيير خطوط جوية منتظمة بين اقليميهما والى ماوراءهما

بما أن الحكومة المصرية وحكومة سيلان المشار اليهما فيما بعد بعبارة الطرفين المتعاقدين طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو في ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » .

ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتها على انماء التعاون الدولي في هذا السبيل .

ورغبة في تنشيط النقل الجوي الدولي بأقل الاجور التي تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين .

ورغبة في عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجاري الجوي المنتظم بين اقليميهما والى ماوراءهما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين ادناه لهذا الغرض اللذين وافقا بناء على تفويض من حكومتيهما على ما يأتي . —

### المادة الاولى

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق في تشغيل الخطوط الجوية المبينة في الملحق لهذا الاتفاق ( والتي سيطلق عليها فيما بعد «الخطوط الجوية المعينة» ) وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور ( والتي سيطلق عليها فيما بعد «الطرق الجوية المعينة» ) .

٢ — يمكن البدء في تشغيل أى من الخطوط الجوية المعينة كله أو جزء منه فوراً أو في تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذي منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة احكام هذا الاتفاق .

### المادة الثانية

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .

٢ — على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعنية دون أى تأخير لإمبررله وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

No. 2595. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF CEYLON AND THE GOVERNMENT OF EGYPT FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT LONDON, ON 26 SEPTEMBER 1950

---

The Government of Ceylon and the Government of Egypt, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944<sup>2</sup> (hereinafter referred to as the Convention).

Considering that it is desirable to organise international air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field ;

Considering also that it is desirable to stimulate international air travel, at the lowest possible rates consistent with sound economic principles, as a means of promoting friendly understanding and goodwill among peoples and securing the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of both countries ;

And desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting commercial scheduled air transport services between and beyond their respective territories ;

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorised to that effect by their respective Governments, have agreed as follows :—

*Article I*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate the air services specified in the Annex<sup>3</sup> to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified air services") on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes").

---

<sup>1</sup> Came into force on 3 April 1951, upon the notification by the Government of Egypt to the Government of Ceylon of the ratification of the agreement, in accordance with article XIX.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33 p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

<sup>3</sup> See p. 76 of this volume.



[TRADUCTION — TRANSLATION]

N<sup>o</sup> 2595. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE CEYLAN ET LE GOUVERNEMENT ÉGYPTIEN RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À LONDRES, LE 26 SEPTEMBRE 1950

Le Gouvernement de Ceylan et le Gouvernement égyptien, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après dénommée « la Convention »), ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>,

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser d'une manière sûre et méthodique les services aériens internationaux et de favoriser dans la mesure du possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine,

Considérant également qu'il est souhaitable de stimuler les voyages aériens internationaux aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une économie saine, de façon à faire régner la bonne entente et l'amitié entre les peuples et à s'assurer des nombreux avantages indirects qu'offre ce moyen de transport pour le bien mutuel des deux pays,

Et désireux de conclure un accord en vue d'encourager le développement des services commerciaux réguliers de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ont désigné à cette fin les plénipotentiaires soussignés qui, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe<sup>3</sup> du présent Accord (ci-après dénommés les « services aériens indiqués ») sur les routes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées les « routes aériennes indiquées »).

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 3 avril 1951, date à laquelle le Gouvernement égyptien a notifié au Gouvernement de Ceylan la ratification de l'Accord, conformément à l'article XIX.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

<sup>3</sup> Voir p. 77 de ce volume.

2. Subject to the provisions of this Agreement, any of the specified air services may be inaugurated in whole or in part immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

#### *Article II*

1. Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating by virtue of the present Agreement the specified air services.

2. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 of this Article and of Article III of the present Agreement, without undue delay grant to the airlines designated the appropriate operating permission.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party, before granting operating permission to an airline designated by the other Contracting Party, may require the airline to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws, rules and regulations which they normally apply to the operation of scheduled air services provided that such laws, rules and regulations do not conflict with the provisions of the Convention or of the present Agreement.

4. 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 specified air services.

#### *Article III*

1. 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 rights specified in Article V of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights 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.

2. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the rights specified in Article V of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws, rules and regulations of the Contracting Party granting these rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement. Such unilateral action, however, shall not take place before the intention to do so is notified to the other Contracting Party and consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties has not led to agreement within a period of thirty days from the date of the said notification.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, en totalité ou en partie, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

#### *Article II*

1. Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter les services aériens indiqués.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante sera, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article III du présent Accord, tenue d'accorder sans délai inutile la permission d'exploitation voulue aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront, avant d'accorder la permission d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, exiger de ladite entreprise la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois, règlements et instructions normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens réguliers, à condition que ces lois, règlements et instructions ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la Convention ou celles du présent Accord.

4. Lorsque les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise ainsi désignée et autorisée pourra, à tout moment, mettre en exploitation les services aériens indiqués.

#### *Article III*

1. Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise, de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article V du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

2. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre pour une entreprise l'exercice des droits énoncés à l'article V du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits par cette entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois, règlements et instructions de la Partie contractante qui accorde lesdits droits ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord. Cette mesure unilatérale ne pourra toutefois être prise que si l'autre Partie contractante en a été préalablement avisée et seulement si les consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pas abouti à une entente dans un délai de trente jours à compter de la date de l'avis.

*Article IV*

1. The laws, rules and regulations of one Contracting Party, especially those relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

2. The laws, rules and regulations of one Contracting Party, especially those relating to entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, quarantine and exchange regulations) shall be applicable to the passengers, crew and cargo of the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party, while in the territory of the former Contracting Party.

*Article V*

1. In the operation of the specified air services, each Contracting Party grants the designated airlines of the other Contracting Party, subject to the provisions of Article VI and VII, the right of putting down and taking on in the territory of one Contracting Party, international traffic originating in or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country.

2. Paragraph 1 of this Article shall not be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take 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, whatever the origin or the ultimate destination of such traffic.

*Article VI*

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate on the specified air routes between their respective territories.

2. In the operation of the specified air services, the designated airlines of either Contracting Party shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic demand between the territory of the Contracting Party designating the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

3. In the operation of the specified air services of either Contracting Party, the combined capacity provided by the designated airlines of both Contracting

*Article IV*

1. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises se trouvant à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine et de contrôle des devises) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises se trouvant à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

*Article V*

1. Sous réserve des dispositions des articles VI et VII, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante qui exploiteront les services aériens indiqués, le droit de décharger et de charger sur son territoire, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne devront pas être interprétées comme conférant aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises 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 contractante, quelle que soit la provenance ou la dernière destination du trafic en question.

*Article VI*

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter des services aériens, dans des conditions équitables et égales, sur les routes aériennes indiquées reliant leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toujours pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise et les pays de dernière destination du trafic.

3. En exploitant les services aériens assignés à l'une ou à l'autre des Parties contractantes, les entreprises désignées par les deux Parties devront offrir, pour

Parties for each sector of the specified air routes one end of which is in the territory of either Contracting Party, together with the capacity provided by other air services on the same sectors, shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transportation.

#### *Article VII*

In the operation of the specified air services the rights granted to the airlines designated by either Contracting Party shall not be exercised abusively to the detriment or disadvantage of any airline of the other Contracting Party, operating on all or part of the same route.

#### *Article VIII*

Fuel and lubricating oils taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party, in the territory of the other Contracting Party shall, subject to compliance in other respects with the customs regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges imposed in the territory of that latter Contracting Party.

This treatment shall be in addition to that accorded under Article 24 of the Convention.

#### *Article IX*

1. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables, rates schedules and all other similar relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications of such time tables, rates schedules and information.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on their air services to, from or through the territory of the other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

#### *Article X*

When, for the purpose of economy of onward carriage of through traffic, aircraft of different capacity are used by a designated airline of one Contracting Party on different sections of a specified air route, with the point of change in the territory of the other Contracting Party, such change of aircraft shall not be inconsistent with the provisions of this Agreement relating to the capacity of the air services and the carriage of traffic. In such cases the second aircraft shall be

chaque section des routes aériennes indiquées dont l'une des extrémités est située sur le territoire de l'un ou l'autre Partie contractante, une capacité totale qui, compte tenu de la capacité offerte par les autres services aériens exploitant les mêmes sections, soit raisonnablement adaptée aux besoins du public en matière de transports aériens.

#### *Article VII*

En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes s'abstiendront de faire des droits qui leur sont accordés un usage abusif au détriment ou au désavantage de l'autre Partie contractante exploitant tout ou partie de la même route.

#### *Article VIII*

Les carburants et les huiles lubrifiantes pris à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante, tout en restant par ailleurs assujettis aux règlements douaniers de cette autre Partie contractante, seront exonérés des droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires imposés dans ledit territoire.

Ce traitement aura un caractère supplétif par rapport à celui qui est accordé en vertu des dispositions de l'article 24 de la Convention.

#### *Article IX*

1. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs et tous autres renseignements utiles de cet ordre concernant l'exploitation des services aériens indiqués, ainsi que le texte de toutes modifications desdits horaires, tarifs ou renseignements.

2. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques du trafic assuré par leurs services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à travers celui-ci ; ces statistiques devront indiquer la provenance et la destination du trafic.

#### *Article X*

Lorsque, pour assurer l'acheminement du trafic direct jusqu'à destination dans des conditions économiques, l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes utilisera, sur diverses sections d'une route aérienne indiquée, des aéronefs de capacité différente, et que le changement d'aéronefs s'effectuera sur le territoire de l'autre Partie contractante, ce changement ne devra pas aller à l'encontre des dispositions du présent Accord relatives à la capacité des services aériens

scheduled to provide a connecting service with the first aircraft, and shall await its arrival, except in the case of operational necessity.

#### *Article XI*

1. Rates shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operations, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the rates charged by the other scheduled air service operators on the route concerned or part thereof.

2. The rates to be charged by any of the airlines designated under this Agreement in respect of traffic on any of the specified air routes between the territories of the two Contracting Parties, or between the territory of a third country and the territory of one of the Contracting Parties shall be fixed either :

- (a) In accordance with such rate resolutions as may be adopted by an airline organisation to which the designated airlines concerned are members, and accepted for that purpose by the two Contracting Parties ; or
- (b) By agreement between the designated airlines concerned where these airlines are not members of the same airlines organisation, or where no resolution as referred to in 2(a) above has been adopted ; provided that, if either Contracting Party has not designated an airline in respect of any of the specified air routes and rates for that route have not been fixed in accordance with paragraph 2(a) above, the airline designated by the other Contracting Party to operate on that route may fix the rates therefor.

3. Rates so fixed shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties and shall become effective thirty days after their receipt by the said aeronautical authorities unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have given notice of disapproval.

4. In the event that rates are not fixed in accordance with paragraph 2 above or that the aeronautical authorities of either Contracting Party disapprove of the rates so fixed, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and shall take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XVI. Pending the settlement of the dispute by agreement or until it is decided under Article XVI, the rates already established, or, if no rates have been established, reasonable rates shall be charged by the airlines concerned.



et à l'acheminement du trafic. En pareil cas, le second aéronef, dont l'horaire sera fixé de manière à assurer la correspondance avec le premier, devra attendre l'arrivée de celui-ci, à moins que les nécessités de l'exploitation ne s'y opposent.

#### Article XI

1. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises exploitant des services aériens réguliers sur la même route ou une partie de celle-ci.

2. Les tarifs que devra appliquer toute entreprise désignée en vertu du présent Accord pour le trafic sur l'une quelconque des routes aériennes indiquées entre les territoires des deux Parties contractantes ou entre le territoire de l'une d'elles et celui d'un pays tiers, seront fixés :

- a) Soit conformément aux résolutions relatives aux tarifs qui seraient adoptés par une organisation d'entreprises de transports aériens à laquelle appartiennent les entreprises désignées intéressées et seraient acceptées à cette fin par les deux Parties contractantes ;
- b) Soit par voie d'accord entre les entreprises désignées intéressées lorsque ces entreprises ne feront pas partie de la même organisation d'entreprises de transports aériens ou lorsqu'aucune résolution n'aura été adoptée comme il est prévu à l'alinéa *a* ci-dessus, étant entendu que si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise pour exploiter l'une quelconque des routes aériennes indiquées et si les tarifs applicables à cette route n'ont pas été fixés conformément à l'alinéa *a* ci-dessus, les entreprises désignées par l'autre Partie contractante pour exploiter cette route pourront fixer les tarifs à y appliquer.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes et entreront en vigueur trente jours après la date à laquelle lesdites autorités en auront reçu communication, à moins que l'une ou l'autre d'entre elles n'ait notifié son opposition.

4. Au cas où les tarifs ne seraient pas fixés conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante refusent d'approuver les tarifs ainsi fixés, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à un accord et prendront toutes les mesures nécessaires pour y donner effet. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XVI. En attendant que le différend soit réglé par voie d'accord ou conformément aux dispositions de l'article XVI, les entreprises intéressées appliqueront les tarifs déjà établis ou, à défaut, des tarifs raisonnables.

*Article XII*

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention.

*Article XIII*

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult each other at the request of either authority for the purpose of ensuring the observance of the principles and the fulfilment of the provisions set out in this Agreement and will exchange such information as is necessary for that purpose.

*Article XIV*

If a general multilateral convention on traffic rights for scheduled international air services comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

*Article XV*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the Annex to this Agreement it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, and in that event such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications agreed between these authorities will come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

*Article XVI*

1. Without prejudice to Article XVII of this Agreement, 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 between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation within ninety days of the matter in dispute being first raised by either Contracting Party with the other Contracting Party,

- (a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body, or
- (b) If they do not agree or, if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition within thirty days, either Contracting Party may submit the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organisation.

*Article XII*

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué par la Convention.

*Article XIII*

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord, et elles échangeront les renseignements nécessaires à cette fin.

*Article XIV*

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux droits de trafic des services aériens internationaux réguliers entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de telle manière qu'il soit rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article XV*

Si une Partie contractante estime souhaitable de modifier les clauses de l'Annexe du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; dans ce cas, lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications dont ces autorités seront convenues prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes effectué par la voie diplomatique.

*Article XVI*

1. Sans préjudice des dispositions de l'article XVII ci-après, si un différend s'élève entre les Parties contractantes 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 directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles aura soulevé l'affaire :

- a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme ; ou
- b) Si elles ne parviennent pas à un accord, ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent se mettre d'accord sur la composition de ce tribunal dans un délai de trente jours, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Either Contracting Party may request the arbitral tribunal or the Council of the International Civil Aviation Organisation, as the case may be, to indicate within 30 days of such request provisional measures which ought to be taken to preserve the respective rights of both Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any provisional measures and final decision given under paragraph 2 and 3 of this Article.

5. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party, fails to comply with any provisional measures of a final decision given under paragraph 2 and 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

#### *Article XVII*

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 Council of 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 acknowledgment 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 Council of the International Civil Aviation Organisation.

#### *Article XVIII*

1. For the purpose of this Agreement the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Egyptian Government, the Director General of Civil Aviation for the time being, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director and, in the case of the Government of Ceylon, the Director of Civil Aviation for the time being and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director.

2. The term "designated airlines" shall mean the air transport enterprises which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as being the airlines designated by it for the operation of the specified air services.

3. Chacune des Parties contractantes pourra demander au tribunal arbitral ou au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, selon le cas, de prescrire, dans un délai de trente jours à compter de ladite demande, les mesures provisoires qu'il conviendrait de prendre pour sauvegarder les droits respectifs des deux Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires prescrites ou à toute décision finale rendue en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article.

5. Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas aux mesures prescrites ou à une décision finale rendue en application des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en faute ou aux entreprises désignées par cette dernière ou à l'entreprise désignée en faute.

#### *Article XVII*

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de 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 contractante l'aura reçu à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception venant de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article XVIII*

1. Aux fins du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement égyptien, du Directeur général de l'aviation civile en exercice et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par le Directeur général et, en ce qui concerne le Gouvernement de Ceylan, du Directeur de l'aviation civile en exercice et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par le Directeur.

2. L'expression « entreprises désignées » s'entend des entreprises de transports aériens dont les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quelles sont les entreprises désignées par la première Partie contractante pour exploiter les services aériens indiqués.

3. The annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the "Agreement" shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

*Article XIX*

This Agreement shall enter into force as soon as the Government of Egypt has notified the Government of Ceylon of its ratification of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals :

DONE at London the 26th day of September, 1950, in the Arabic and English languages, each of which shall be of equal authenticity.

For the Government of Egypt :

*(Signed)* A. FATTAH AMR PACHA

For the Government of Ceylon :

*(Signed)* O. E. GOONETILLEKE

A N N E X

A

1. The airlines designated by the Government of Egypt shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in Ceylon at the points specified in this paragraph :—

(a) *Routes terminating in Ceylonese territory :*

To be determined at a later date.

(b) *Routes traversing Ceylonese territory :*

To be determined at a later date.

2. The airlines designated by the Government of Ceylon shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in Egypt at the points specified in this paragraph :—

(a) *Routes terminating in Egyptian territory :*

To be determined at a later date.

(b) *Routes traversing Egyptian territory :*

Colombo— via intermediate points in India— to Kharachi and/or Basrah—Cairo—Rome or Malta—London.

3. L'annexe du présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toute mention de « l'Accord » visera également l'Annexe, sauf lorsqu'il en sera disposé autrement de façon expresse.

#### Article XIX

Le présent Accord entrera en vigueur dès que le Gouvernement égyptien en aura notifié sa ratification au Gouvernement de Ceylan.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Londres, le 26 septembre 1950, en langue arabe et en langue anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement égyptien :  
(Signé) A. FATTAH AMR PACHA

Pour le Gouvernement de Ceylan :  
(Signé) O. E. GOONETILLEKE

#### A N N E X E

##### A

1. Les entreprises désignées par le Gouvernement égyptien seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à effectuer des escales commerciales à Ceylan, aux points spécifiés ci-après :

a) Routes ayant leur terminus en territoire cingalais .

A déterminer ultérieurement.

b) Routes traversant le territoire cingalais :

A déterminer ultérieurement.

2. Les entreprises désignées par le Gouvernement de Ceylan seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur chacune des routes indiquées, et à effectuer des escales commerciales en Égypte, aux points spécifiés ci-après :

a) Routes ayant leur terminus en territoire égyptien :

A déterminer ultérieurement.

b) Routes traversant le territoire égyptien :

Colombo— via des points intermédiaires dans l'Inde— à Karachi et/ou Bassorah—  
Le Caire—Rome ou Malte—Londres.

## B

In case the designated airlines of either Contracting Party do not handle their own traffic in the territory of the other Contracting Party through their own office and by their own personnel, the latter Party may require them to assign such functions to an organisation approved by its aeronautical authorities and bearing its nationality.

## C

A designated airline of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any point or points on any specified air route provided that the requirements of the public for air transportation between the territories of the two Contracting Parties are not thereby prejudiced.

*(Itd.)* A.F.

*(Itd.)* O.E.G.



## B

Au cas où les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes n'emploieraient pas leur propre agence et leur propre personnel pour assurer leur exploitation dans le territoire de l'autre Partie contractante, cette dernière pourra leur imposer de confier cette tâche à une organisation agréée par ses autorités aéronautiques et ayant sa nationalité.

## C

Une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales sur une route indiquée, à condition de ne pas cesser de satisfaire les besoins du public en matière de transports aériens entre les territoires des deux Parties Contractantes.

(Paraphé) A. F.

(Paraphé) O. E. G.



**No. 2596**

**ISRAEL  
and  
PHILIPPINES**

**Agreement (with schedule and protocol) for air services  
between and beyond their respective territories. Signed  
at Hakirya, on 7 August 1951**

*Official texts: English and Hebrew.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**ISRAËL  
et  
PHILIPPINES**

**Accord (avec tableau et protocole) relatif aux services aériens  
entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à  
Hakirya, le 7 août 1951**

*Textes officiels anglais et hébreu.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

## תוספת

## חלק 1

קווים שיופעלו על-ידי נתיב-האוויר הנקוב או נתיב-האוויר הנקובים של ישראל (בשני הכיוונים).

4	3	2	1
נקודה או נקודות שמעבר לנקודות הסופיות.	נקודות סופיות או נקודות מעבר בשטח הפיליפיני, לפי הרצון.	נקודות-ביניים, לפי הרצון.	נקודות בשטח ישראל.

נתיב-האוויר הנקוב של ישראל יכול לפסוח באחת מטיסותיו או בכולן על-נקודה מהנקודות הנזכרות לעיל, בתנאי כי השירותים המוסכמים בקווים אלה יתחילו בנקודה שבשטח ישראל.

תוספת זאת אפשר לתקנה מוזמן לזמן על-פי הסכמה בין רשויות-התעופה של בעלות-ההסכם.

## חלק 2

קווים שיופעלו על-ידי נתיב-האוויר הנקוב או נתיב-האוויר הנקובים של הרפובליקה הפיליפינית (בשני הכיוונים).

4	3	2	1
נקודה או נקודות שמעבר לנקודות הסופיות. רומא* מדריד לונדון*	נקודות סופיות או נקודות מעבר בשטח ישראל, לפי הרצון. לור	נקודות-ביניים, לפי הרצון. קלקטה קראצ'י	נקודות בשטח הפיליפיני. מנילה

נתיב-האוויר הנקוב של הרפובליקה הפיליפינית יכול לפסוח באחת מטיסותיו או בכולן על כל נקודה מהנקודות הנזכרות לעיל, בתנאי כי השירותים המוסכמים בקווים אלה יתחילו בנקודה שבשטח הרפובליקה הפיליפינית.

תוספת זאת אפשר לתקנה מוזמן לזמן על-פי הסכמה בין רשויות התעופה של בעלות-ההסכם.

\* הערה: הניות טכניות בלבד.

בעלת-ההסכם האחרת להגביל, למנוע או לבטל כל זכויות או זכויות-יתר שהעניקה בתוקף הסכם זה לבעלת-ההסכם, שלא מילאה אחר ההחלטה, או לנתיב האויר או לנתיבי האויר הנקובים של בעלת-ההסכם האמורה, אן לנתיב-האויר הנקוב שלא מילא אחרי ההחלטה האמורה.

#### סימן 11

(1) נראה לאחת מבעלות-ההסכם כי רצוי לשנות את תנאי-ההסכם הזה, רשאית היא לבקש את רשויות-התעופה של שתי בעלות-ההסכם להתייעץ ביניהן בדבר זה. התייעצות כזאת תתחיל תוך ששים יום מיום הבקשה. הסכימו רשויות-התעופה לשינויים בהסכם, ייכנסו שינויים אלה לתקפם לאחר שאושרו על-ידי חילוף-אגרות כאמצעות הצנורות הדיפלומטיים.

(2) נחתמה אמנה רבצדדית כללית בענין תעבורה אווירית המחייבת את שתי בעלות-ההסכם, יתוקן הסכם זה באופן שיתאים להוראותיה של אותה אמנה.

#### סימן 12

בעלת-ההסכם האחת רשאית בכל זמן להודיע לבעלת-ההסכם האחרת על רצונה לחסל הסכם זה. הודעה זו תימסר בעת ובעונה אחת גם לאירגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. נמסרה הודעה כזאת, יהא הסכם זה מחוסל שנים-עשר (12) חודש לאחר יום קבלת ההודעה על-ידי בעלת-ההסכם האחרת, בלתי אם בוטלה ההודעה על פי הסכמה לפני תום תקופה זו. לא אישרה בעלת-ההסכם האחרת את קבלת ההודעה, יהיו רואים את ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה-עשר (14) יום לאחר קבלת ההודעה על-ידי הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

#### סימן 13

הסכם זה, וכן כל חילוף-אגרות בהתאם לסימן 11 יירשמו באירגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

#### סימן 14

תקפו של הסכם זה יתחיל כיום התימתו.  
ולראיה התמו הנציגים החתומים מטה, שכוחם יפה למטרה זו על-ידי ממשלותיהם, על הסכם זה וטבעו בו את חותמותיהם:  
נעשה היום ה' באב תשי"א (7 באוגוסט 1951) בשני העתקים, בקריה, בשפה העברית ובשפה האנגלית, ולשני הנוסחים דין מקור כמידה שווה.

בשם ממשלת ישראל  
(חתום) משה שרת  
(מקום החותמת)

בשם ממשלת הרפובליקה  
הפיליפינית  
(חתום) פלינו נרי  
(מקום החותמת)

נתיבי-אוויר אחרים הפועלים בקו או כחלק ממנו, והסכם כזה יושג, אם אפשר, באמצעות מנגנון קביעת המחירים של ההתאגדות הבינלאומית להובלה אווירית. התעריפים שייקבעו באורח זה יהיו מעונים אישור מצד רשויות התעופה של שתי בעלות-ההסכם.

(3) לא יכלו נתיבי-האוויר הנקובים לבוא לידי הסכם, או אי-אפשר היה, מאיזון סיבה אחרת, לקבוע תעריף לפי הוראות סעיף (2), ינסו רשויות התעופה של בעלות-ההסכם לקבוע את תעריף המחירים לפי הסכם ביניהן.

(4) לא הגיעו רשויות-התעופה לידי הסכם ביניהן, תיושב המחלוקת לפי הוראות

סימן 10.

(5) שום תעריף מחירים שאין דעת רשות-התעופה של אחת מבעלות-ההסכם

נוחה ממנו, לא ייכנס לתקפו אלא לפי הוראות סעיף (3) לסימן 10.

### סימן 8

רשויות התעופה של בעלת-ההסכם האחת יספקו לרשויות-התעופה של בעלת-ההסכם האחרת, לפי בקשתן, אותם דו"חות סטטיסטיים, מחזוריים או לא-מחזוריים, שיאפשרו להן להשגיח על ביצוע ההסכם על-ידי נתיבי-האוויר הנקובים של בעלת-ההסכם האחת וביחוד על היקף התעבורה שביצעו נתיבי-אוויר אלה בשירותים המוסכמים. דו"חות אלה יכללו את כל האינפורמציה הדרושה כדי לקבוע את כמות התעבורה שהועברה על-ידי נתיבי-אוויר אלה בשירותים המוסכמים ואת מקומות יציאתה ומקומות מגמתה של התעבורה זו.

### סימן 9

רשויות-התעופה של שתי בעלות-ההסכם ייוועצו ביניהן לעתים קבועות ותכופות כדי להבטיח שיתוף-פעולה הדוק בכל העניינים הנוגעים למילוי הסכם זה.

### סימן 10

(1) נפלה מחלוקת בין בעלות-ההסכם בענין פירושו או הפעלתו של הסכם זה, ישקדו בעלות-ההסכם בראש ובראשונה ליישבו בדרך משא-ומתן ביניהן.

(2) לא יישבו בעלות-ההסכם את המחלוקת בדרך משא-ומתן ביניהן, יובא דבר המחלוקת להחלטה לבית-דין של שלושה בוררים; כל אחת מבעלות-ההסכם תבחר לה את הבורר שלה, ושני הבוררים שנבחרו כך יסכימו ביניהם על הבורר השלישי. בתנאי שבורר שלישי זה לא יהא אזרחה של אחת מבעלות-ההסכם. כל אחת ואחת מבעלות-ההסכם תקבע את הבורר שלה תוך חדשיים מהיום שבו מסרה אחת מבעלות-ההסכם לשניה אגרת דיפלומטית המבקשת את יישוב המחלוקת על-ידי בוררות, והבורר השלישי יוסכם עליו תוך חודש ימים לאחר תקופת חדשיים זו. לא קבעה אחת מבעלות-ההסכם את בוררה, או לא הוסכם על הבורר השלישי, ימלאו המקומות הפנויים כך על-ידי בני-אדם, שיקבעם נשיא בית-הדין הבינלאומי בהאג, לפי בקשת אחת מבעלות-ההסכם.

(3) בעלות-ההסכם מתחייבות למלא אחרי כל החלטה, שניתנה לפי סעיף (2) של

סימן זה.

(4) לא מילאו אחת מבעלות-ההסכם או נתיבי-אוויר נקוב של אחת מבעלות-ההסכם

אחר החלטה שניתנה לפי סימן (2) לסימן זה, וכל זמן שאין הם ממלאים אחריו, רשאית

## סימן 5

לשם מניעת מנהגי-הפלייה וכדי להבטיח שיוויוחם, מסכימות שתי בעלות-ההסכם

כי: —

(א) כל אחת ואחת מבעלות-ההסכם רשאית להטיל או להרשות להטיל היטלים צודקים ומתקבלים על הדעת בעד השימוש בנמלי-אוויר, ציבוריים ובשאר הנוחויות שבשליטתה. אולם, כל אחת ואחת מבעלות-ההסכם מסכימה כי היטלים אלה לא יהיו גבוהים מאותם היטלים שמטוסים בני אורחותה, העוסקים בשירותים בינלאומיים דומים, היו משלמים בעד השימוש בנמלי-אוויר ונוחויות אלה.

(ב) דלק, שמני-סיכה וחלקי-חילוף, שהובאו אל שטח-ארצה של בעלת-ההסכם האחת על-ידי מובילה הנקוב של בעלת-ההסכם האחרת, או בשמו, והנועדים אך ורק לשימושם של מטוסי נתיבי-האוויר של אותה בעלת ההסכם האחרת, תנהג בהם בעלת-ההסכם, שלשטח-ארצה הובאו מכחינת הטלת מכס, אנרות-בדיקה או מסים או היטלים ארציים אחרים כדרך שהיא נוהגת בנתיבי-אוויר לאומיים העוסקים בהובלה אווירית בינלאומית ובנתיבי-האוויר של האומה המועדפת.

(ג) הדלק, שמני-סיכה, חלקי-תחילוף, הציוד הסדר וצרכי-מטוס, שהושארו במטוסים האזרחיים של נתיבי-האוויר של בעלת-ההסכם האחת, המורשים להפעיל את הקווים והשירותים המתוארים בנספח יהיו — בהגיעם אל שטח-ארצה של בעלת-ההסכם האחרת או בצאתם משם — פטורים ממכס, מאגרות בדיקה או ממסים או היטלים כיוצא בהם, ואפילו צרכו מטוסים אלה אותה אספקה או השתמשו בה כמיסותיהם כאותו שטח-ארץ.

## סימן 6

1. החוקים והתקנות של בעלת-ההסכם האחת בענין כניסתם של מטוסים העוסקים בטיס בינלאומי לשטח-ארצה או ליציאתם ממנו, או בענין הפעלתם והטסתם של מטוסים כאלה בשעה שהם נמצאים בשטח-ארצה, יחולו על מטוסי נתיבי-האוויר הנקובים של בעלת-ההסכם האחרת, ועל מטוסים אלה למלא אחריהם בכניסתם אל שטח-ארצה של בעלת-ההסכם האחת או בצאתם ממנו או בהיותם בו.

2. החוקים והתקנות של בעלת-ההסכם האחת בענין כניסתם של נוסעים, צוות או מטען של מטוסים אל שטח-ארצה או בענין יציאתם ממנו, כגון תקנות בענין כניסה, תעודת פינוי מבית המכס, הגירה, דרכונים, מכס והסגר, יקויימו על ידי הנוסעים, הצוות והמטען של נתיבי-האוויר הנקובים של בעלת-ההסכם האחרת, או בשמם, בכניסתם אל שטח-ארצה של בעלת-ההסכם האחת, או בצאתם ממנו או בהיותם בו.

## סימן 7

(1) תעריפי המחירים בכל שירות מוסכם ייקבעו, ברמה מתקבלת על הדעת, בשים לב לכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות הוצאות ההפעלה, ריווח מתקבל על הדעת, תכונות השירות (כגון רמת המחירות, האיכסון והנוחות) ומחירי נתיבי-אוויר אחרים בכל חלק של הקו המפורט.

(2) תעריפים אלה, וכן שיעורי דמי-העמילות המשמשים בקשר אתם, ייקבעו, אם אפשר, על-פי הסכם בין נתיבי-האוויר הנקובים הנוגעים בדבר, תוך התייעצות עם

- (2) בכפוף להוראות הסכם זה, ייהנו נתיבי האויר, שנקבה אותם בעלת-ההסכם האחת, כל זמן שהם מפעילים שירות מוסכם בקו מפורט, מזכויות-יתר אלה —
- (א) לעבור, ללא חניה, את שטחה של בעלת-ההסכם האחרת ;
- (ב) לחנות בשטח האמור שלא לצרכי תעבורה ;
- (ג) לחנות בשטח האמור בנקודות שנקבעו לאותו קו בתוספת להסכם זה, לשם הורדתה והעלאתה של תעבורה בינלאומית של נוסעים, מטען ודואר, הבאים מנקודות אחרות שנקבעו כאמור או ההולכים אליהן.
- (3) שום דבר האמור בסעיף (2) של סימן זה לא יהיו רואים אותו כאילו הוא מעניק לנתיבי האויר של בעלת-ההסכם האחת את זכות-היתר להעלות בשטח-אדמה של בעלת-ההסכם האחרת נוסעים, מטען או דואר, כדי להעבירם תמורת תשלום לנקודה אחרת בשטח-אדמה של אותה בעלת-ההסכם האחרת.

#### סימן 4

- (1) הזכות בידי בעלת-ההסכם האחת לנקוב, בהודעה בכתב אל בעלת ההסכם האחרת, נתיב-אויר או נתיב-אויר להפעלת השירותים המוסכמים בקווים המפורטים.
- (2) עם קבלת הודעת-הנקיבה תתן בעלת-ההסכם האחרת לנתיב-האויר הנקוב או לנתיב-האויר הנקובים, בלא דיחוי, את הרשאת-ההפעלה הנאותה, ככפוף להוראות הסעיפים (3) ו-(4) של סימן זה.
- (3) רשויות-התעופה של בעלת-ההסכם האחת רשאיות לדרוש מנתיב-אויר שנקבה אותו בעלת-ההסכם האחרת להוכיח להן כי הוא מוכשר למלא את התנאים הקבועים בחוקים ובתקנות שהן נוהגות לפיהן כרגיל ובדרך מתקבלת על הדעת, ובאופן המתיישב עם הוראות האמנה, לגבי הפעלת שירותי-אויר מסחריים בינלאומיים.
- (4) הזכות בידי כל אחת ואחת מבעלות-ההסכם לסרב להסכים לנתיב-אויר נקוב ולמנוע ממנו את זכויות-היתר המפורטות בסעיף (2) לסימן 3 מהסכם זה או לבטל את הענקתן לו, או להטיל אותם תנאים, שתראה צורך בהם, בדבר השימוש בזכויות-יתר אלה על ידי נתיב-אויר, בכל מקרה שבו אין היא משוכנעת, כי עיקר הבעלות והשליטה הממשית על אותו נתיב-אויר הן בידי בעלת-ההסכם, או בידי אזרחי בעלת-ההסכם, שנקבה את נתיב-האויר.
- (5) נתיב-אויר, שנקביהו ושהודשה כאמור, רשאי להתחיל בהפעלת השירותים המוסכמים, בכפוף להוראות סימן C של הסכם זה, בכל זמן לאחר קיום הוראות סעיפים (1) ו-(2) של סימן זה.
- (6) הזכות בידי כל אחת ואחת מבעלות-ההסכם לשלול באופן זמני מנתיב-אויר את השימוש בזכויות-היתר המפורטות בסעיף (2) לסימן 3 של הסכם זה או להטיל אותם תנאים, שתראה צורך בהם, בדבר השימוש בזכויות-היתר אלה על-ידי נתיב אויר בכל מקרה שבו אין נתיב האויר מקיים את חוקיה או תקנותיה של בעלת-ההסכם המעניקה זכויות-יתר אלה או אינו פועל, מבחינה אחרת, לפי התנאים שנקבעו בהסכם זה ; בתנאי שבעלת-ההסכם האחת לא תשתמש בזכות זו אלא לאחר התייעצות עם בעלת-ההסכם האחרת, חוץ במקרה שהשליטה הזמנית או הטלת התנאים תיכף ומיד היא הכרחית לשם מניעת הפרות נוספות של חוקים או תקנות.



No. 2596. HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU

**הסכם בין ממשלת ישראל ובין ממשלת הרפובליקה הפיליפינית בענין  
שירותי אוויר בין שטחי המדינות הנוגעות בדבר ומעבר להם. נחתם  
ביום 7 באוגוסט 1951**

ממשלת ישראל וממשלת הרפובליקה הפיליפינית, —  
שהן בעלות האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שהועמדה לחתימה בצ'יקגו  
ביום 7 בדצמבר 1944,  
והרוצות לעשות הסכם, כהשלמה לאמנה הנ"ל, על-מנת לטפח ולהקים שירותי  
אוויר ישירים בין שטחי ישראל והפיליפינים, ומעבר להם,  
מינה, איפוא, נציגים מיופיי-כוח לתכלית זו והסכימו ביניהן לאמור:

**סימן 1**

כהסכם זה, אם לא יחייב נוסח הכתוב פירושו אחר —  
(א) „רשויות תעופה“ פירושו, לגבי ישראל, — שד התחבורה וכן/או כל אדם או  
גוף המיופה-כוח לבצע תפקידים המבוצעים עתה בידי השר האמור או תפקידים כיוצא  
בהם, ולגבי הפיליפינים פירושו — המועצה לתעופה אזרחית וכן/או כל אדם או גוף  
המיופה כוח לבצע תפקידים המבוצעים עתה בידי המועצה לתעופה אזרחית או תפקידים  
כיוצא בהם;

(ב) „נתיבי-אוויר נקוב“ פירושו — קו-אוויר שנקבה אותו אחת מבעלות ההסכם  
הזה, כהודעה בכתב לבעלת-ההסכם האחרת, לפי סימן 4 של הסכם זה, לשם הפעלת  
שירות-אוויר בקווים המפורטים באותה הודעה;

(ג) „שטח-ארץ“, ביחס למדינה, פירושו — שטחי היבשה והמים הטריטוריאליים  
הסמוכים להם, הנתונים לריבונותה, שלטונה, הגנתה, נאמנותה או מינהלה של אותה  
מדינה;

(ד) „האמנה“ פירושו — האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שהועמדה  
לחתימה בצ'יקגו ביום 7 בדצמבר 1944, והוא כולל כל נספח שנתקבל לפי סימן 90  
של אותה אמנה וכל תיקון של הנספחים או האמנה לפי סימנים 90 ו-94 שלה;

(ה) „שירותי אוויר“, „שירות-אוויר בינלאומי“, „קו אוויר“ ו„חניה שלא לצרכי  
„תעבורה“ פירושו כפירוש שניתן להם בסימן 96 של האמנה.

**סימן 2**

הסימנים 9 ו-33 של האמנה, במידה שהם חלים על שירותי-אוויר שהוקמו לפי  
הסכם זה, יעמדו בתקפם כמות שהם בין שתי בעלות-ההסכם כל זמן שכוחו של הסכם  
זה יפה, כאילו היו הלק בלתי-נפרד של הסכם זה, בלתי אם אישרו שתי בעלות-ההסכם  
איוזה תיקון לסימנים אלה, והוא נכנס לתקפו לפי סימן 94 של האמנה; כמקרה זה  
יעמוד בתקפו הסימן המתוקן כל זמן שכוחו של הסכם זה יפה.

**סימן 3**

(1) בעלת-ההסכם האחת מעניקה לבעלת-ההסכם האחרת את הזכויות המפורטות  
בהסכם זה לשם הקמת שירותי-אוויר בקווים המפורטים בסעיף המתאים של התוספת  
להסכם זה (שיוקראו להלן „השירותים המוסכמים“ ו„הקווים המפורטים“).

No. 2596. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT HAKIRYA, ON 7 AUGUST 1951

---

The Government of Israel and the Government of the Republic of the Philippines, being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,<sup>2</sup> and, desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of promoting and establishing direct air services between and beyond Israel and Philippines Territories, have accordingly appointed authorised representatives for this purpose and 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 Israel, the Minister of Transport and Communications and/or any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of the Philippines, the Civil Aeronautical Board and/or any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the Civil Aeronautical Board or similar functions ;

(b) 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 IV of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification ;

(c) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, trusteeship or administration of the State ;

(d) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944

---

<sup>1</sup> Came into force on 7 August 1951, as from the date of signature, in accordance with article XIV.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 2596. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT D'ISRAËL  
ET LE GOUVERNEMENT DES PHILIPPINES RELATIF  
AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES  
RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À HAKIRYA, LE  
7 AOÛT 1951

Le Gouvernement d'Israël et le Gouvernement de la République des Philippines, étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>, et désirant conclure un accord complémentaire de ladite Convention, en vue d'établir et de développer des services aériens directs entre les territoires israéliens et philippins et au-delà, ont nommé des représentants autorisés à cet effet, qui 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 Israël, du Ministre des transports et des communications et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne les Philippines, du Conseil de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Conseil ou des fonctions similaires ;

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, conformément à l'article IV du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans la notification ;

c) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, la tutelle ou l'administration de cet État ;

d) L'expression « la Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi

<sup>1</sup> Entré en vigueur à la date de la signature, le 7 août 1951, conformément à l'article XIV.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

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 ;

(e) the terms "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

### *Article II*

To the extent to which they are applicable to the air services established under the present Agreement, Articles 9 and 33 of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to these Articles which shall have come into force in accordance with Article 94 of the Convention, in which case the Article as amended shall remain in force for the duration of the present Agreement.

### *Article III*

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule<sup>1</sup> thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall 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 Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from, or destined for, other points so specified.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines 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.

<sup>1</sup> See p. 100 of this volume.

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.

e) L'expression « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

### *Article II*

Dans la mesure où ils sont applicables aux services aériens établis en vertu du présent Accord, les articles 9 et 33 de la Convention demeureront en vigueur entre les Parties contractantes pendant toute la durée du présent Accord, sous leur forme actuelle, comme s'ils en faisaient partie intégrante, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement à ces articles qui entre en vigueur conformément aux dispositions de l'article 94 de la Convention ; dans ce cas, l'article sous sa forme modifiée demeurera en vigueur jusqu'à l'expiration du présent Accord.

### *Article III*

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits définis dans le présent Accord, en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans la section pertinente du tableau<sup>1</sup> annexé au présent Accord (ci-après dénommée « les services convenus » et « les routes indiquées »).

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des 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) De faire escale sur ledit territoire aux points indiqués pour ladite route dans le tableau annexé au présent Accord, en vue de décharger et de charger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination d'autres points ainsi indiqués.

3) Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne devront pas être interprétées comme conférant aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises 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 contractante.

<sup>1</sup> Voir p. 101 de ce volume.

*Article IV*

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines 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 or airlines 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 by them in a manner not inconsistent with the provisions of the Convention to the operation of international commercial 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 III of the present Agreement 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) Subject to the provisions of Article VI of the present Agreement, 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.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article III of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement ; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article V*

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, both Contracting Parties agree that :

(a) Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Each of the Contracting Parties agrees, however, that these charges

*Article IV*

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées ;

2) Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante accordera sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement, d'une manière qui ne soit pas incompatible avec les dispositions de la Convention, à l'exploitation de services aériens commerciaux internationaux.

4) Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise, de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés au paragraphe 2 de l'article III du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné ladite entreprise ou de ressortissants de cette Partie.

5) Sous réserve des dispositions de l'article VI du présent Accord, une entreprise ainsi désignée et autorisée pourra, à tout moment, mettre en exploitation les services convenus après que les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées.

6) Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre pour une entreprise l'exercice des droits énoncés au paragraphe 2 de l'article III du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits, ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord ; étant entendu que, sauf nécessité urgente de prendre une mesure de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, ce droit ne sera exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

*Article V*

Afin d'empêcher les pratiques discriminatoires et d'assurer le respect du principe de l'égalité de traitement, il est convenu que :

a) Chacune des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre que soient imposées, des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sous son contrôle. Toutefois, chaque Partie

shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated carrier of the other Contracting Party, and intended solely for use by aircraft of the airlines of such other Contracting Party shall, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the Contracting Party whose territory is entered, be accorded the same treatment as that applying to national airlines engaged in international air transport and to airlines of the most-favoured-nation.

(c) The fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board civil aircraft of the airlines of one Contracting Party authorised to operate the routes and services described in the Annex shall, upon arriving on, or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

#### *Article VI*

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, or departure from, its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first party.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to, or departure from, its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the airlines designated by the other Contracting Party upon entrance into, or departure from, or while within the territory of the first party.

#### *Article VII*

(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



contractante s'engage à ce que ces taxes ne soient pas plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange, introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou en son nom, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs des entreprises désignées par cette autre Partie contractante, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres taxes et droits nationaux imposés par la première Partie contractante, d'un traitement identique à celui qu'elle accorde aux entreprises nationales assurant des transports aériens internationaux et aux entreprises de la nation la plus favorisée.

c) Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises des Parties contractantes autorisées à exploiter les routes et services spécifiés dans l'Annexe seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à leur départ de celui-ci, exempts de droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient utilisés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

#### *Article VI*

a) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire, ou à la sortie dudit territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, qui devront s'y conformer à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie et pendant leur présence dans ledit territoire.

b) Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises se trouvant à bord des aéronefs, tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine, seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises se trouvant à bord des aéronefs utilisés par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence sur ledit territoire.

#### *Article VII*

1) Les tarifs applicables à tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents,

profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

(2) These tariffs, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed between the designated airlines concerned, 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. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariffs by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article X.

(5) No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (3) of Article X.

#### *Article VIII*

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 keeping under review the implementation of the Agreement and in particular 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 and the origins and destinations of such traffic.

#### *Article IX*

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 the present Agreement.

#### *Article X*

(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 between themselves.

notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (notamment des standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la route indiquée.

2) Ces tarifs, ainsi que les taux de commission d'agence appliqués conjointement, seront, si possible, fixés 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 établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à se mettre d'accord, ou si, pour toute autre raison, il est impossible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par voie d'accord entre elles.

4) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article X.

5) Aucun tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refusent leur approbation, si ce n'est conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article X.

#### *Article VIII*

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés de statistiques périodiques ou autres normalement nécessaires pour pouvoir contrôler la mise en œuvre de l'Accord et notamment la capacité fournie pour les services convenus par les entreprises désignées de la première Partie contractante. Lesdits relevés contiendront tous renseignements nécessaires en vue de déterminer le volume du trafic transporté par lesdites entreprises sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

#### *Article IX*

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes procéderont à des consultations régulières et fréquentes en vue d'assurer une collaboration étroite dans tous les domaines touchant l'exécution du présent Accord.

#### *Article X*

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation the dispute shall 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 two months of the date of delivery by either Party to the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator or if the third arbitrator is not agreed, the vacancies thereby created shall be filled by persons designated by the President of the International Court of Justice, at Hague, on application by either Contracting Party.

(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 a 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 the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

#### *Article XI*

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. When the aeronautical authorities agree to modifications of the Agreement, such modifications shall come into effect when they have been confirmed by an Exchange of Notes through the diplomatic channel.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

#### *Article XII*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, le différend sera soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un, et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis ; ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans un délai de deux mois à compter de la date de la remise par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend ; le troisième arbitre devra être désigné d'un commun accord dans un délai d'un mois à compter de l'expiration de ladite période de deux mois. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son arbitre, ou à défaut d'entente au sujet du troisième arbitre, il sera pourvu à ces vacances par la nomination de personnes choisies par le Président de la Cour internationale de Justice, à la Haye, agissant sur la requête de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

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

4) Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits ou privilèges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante qui ne se conforme pas à la décision, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par cette dernière, ou à l'entreprise désignée qui ne se conforme pas à la décision.

#### *Article XI*

1) Si une Partie contractante estime souhaitable de modifier les clauses du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent de modifier le présent Accord, ces modifications prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes effectué par la voie diplomatique.

2) Au cas où serait conclue, en matière de transports aériens, une convention multilatérale de caractère général à laquelle souscriraient les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de telle manière qu'il soit rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

#### *Article XII*

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante 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

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 acknowledgment 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 XIII*

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article XI shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

*Article XIV*

The present Agreement shall come into force on the date of signature.

IN WITNESS whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and affixed thereto their seals :

DONE this sixth day of Ab 5711 (August 7, 1951) in duplicate at Hakiryia in the Hebrew and English languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Israel :

(Signed) M. SHARETT  
[L.S.]

For the Government of the Republic  
of the Philippines :

(Signed) Felino NERI  
[L.S.]

SCHEDULE

SECTION 1

Routes to be Operated by the Designated Airline\* of Israel (in both directions)

1	2	3	4
<i>Points in Israel Territory</i>	<i>Intermediate Points as desired</i>	<i>Terminal or Traversing Points on Philippine Territory as desired</i>	<i>Point or Points beyond</i>

The designated airline of Israel may on any or all flights omit calling at any above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Israel Territory.

This Schedule may be revised from time to time by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

\* or Airlines

douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante l'aura 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 avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XIII*

Le présent Accord et tous échanges de notes effectués en application de l'article XI seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XIV*

Le présent Accord entrera en vigueur à 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 et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT en double exemplaire, à Hakiryá, le sixième jour du mois d'Ab de l'an 5711 (7 août 1951) en hébreu et en anglais, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement d'Israël :

(Signé) M. SHARETT  
[SCEAU]

Pour le Gouvernement de la République  
des Philippines :

(Signé) Felino NERI  
[SCEAU]

T A B L E A U

SECTION 1

Routes à exploiter par l'entreprise\* désignée par Israël (dans les deux sens)

1	2	3	4
<i>Points en territoire israélien</i>	<i>Points intermédiaires, facultativement</i>	<i>Points terminus ou escales en territoire philippin, facultativement</i>	<i>Point ou points au-delà</i>

L'entreprise désignée par Israël pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales indiquées ci-dessus, à condition que les services convenus exploités sur ces routes aient leur point de départ en territoire israélien.

Le présent tableau pourra être révisé de temps à autre par voie d'accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

\* ou entreprises.

## SECTION 2

Routes to be Operated by the Designated Airline\* of the Republic of the Philippines  
(in both directions)

1	2	3	4
<i>Points in Philippine Territory</i>	<i>Intermediate Points as desired</i>	<i>Terminal or Traversing Points in Israel Territory as desired</i>	<i>Point or Points beyond</i>
(1) Manilla	Calcutta Karachi	Lydda	Rome** Madrid London**

The designated airline of the Philippines may on any or all flights omit calling at any above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Philippine Territory.

This Schedule may be revised from time to time by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

## P R O T O C O L

With reference to the Agreement between the Government of Israel and the Government of the Republic of the Philippines for the Air Services between and beyond their respective territories, signed this seventh day of August 1951 (6 Ab 5711), it is hereby agreed to introduce the following typographical corrections into the English text of the said Agreement :

1. *Preamble, line 7* :  
the words "Philippines Territories and Israel" should read "Philippines and Israel Territories" ;
2. *Article I, (a), line 2* :  
the words "Civil Aeronautical Board" should read "Civil Aeronautics Board" ;
3. *Article VI, (a), line 6* :  
the words "airline designated" should read "airlines designated".

DONE this seventh day of August 1951 (6 Ab 5711) at Hakiryia, in duplicate, in the English language.

For the Government of Israel :  
(Signed) M. SHARETT

For the Government of the Republic  
of the Philippines :  
(Signed) Felino NERI

\* or Airlines.

\*\* Technical stops only.



## SECTION 2

Routes à exploiter par l'entreprise\* désignée par la République des Philippines  
(dans les deux sens)

1	2	3	4
<i>Points en territoire philippin</i>	<i>Points intermédiaires, facultativement</i>	<i>Points terminus ou escales en territoire israélien, facultativement</i>	<i>Point ou points au-delà</i>
1) Manille	Calcutta Karachi	Lydda	Rome** Madrid Londres**

L'entreprise désignée par les Philippines pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales indiquées ci-dessus, à condition que les services convenus exploités sur ces routes aient leur point de départ en territoire philippin.

Le présent tableau pourra être révisé de temps à autre par voie d'accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

## P R O T O C O L E

En ce qui concerne l'Accord entre le Gouvernement d'Israël et le Gouvernement de la République des Philippines relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, signé le 7 août 1951 (sixième jour du mois d'Ab 5711), les Parties sont convenues de rectifier comme suit les erreurs matérielles constatées dans le texte anglais dudit Accord :

1. *Préambule*, 7<sup>e</sup> ligne :

Les mots « *Philippines Territories and Israel* » doivent être remplacés par les mots « *Philippines and Israel Territories* » ;

2. *Article I, a*), 2<sup>e</sup>me ligne :

Les mots « *Civil Aeronautical Board* » doivent être remplacés par les mots « *Civil Aeronautics Board* »

3. *Article VI, a*), 6<sup>e</sup>me ligne :

Les mots « *Airline designated* » doivent être remplacés par les mots « *airlines designated* ».

FAIT à Hakirya, en double exemplaire, en langue anglaise, le 7 août 1951 (sixième jour du mois d'Ab 5711).

Pour le Gouvernement d'Israël :  
(Signé) M. SHARETT

Pour le Gouvernement de la République  
des Philippines :  
(Signé) Felino NERI

\* ou entreprises.

\*\* Escales techniques seulement.



No. 2597

---

**NORWAY**  
and  
**UNION OF SOUTH AFRICA**

**Exchange of notes constituting an agreement for the regulation of air services between their respective territories.  
Cape Town, 21 September 1953**

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**NORVÈGE**  
et  
**UNION SUD-AFRICAINE**

**Échange de notes constituant un accord réglementant les services aériens entre leurs territoires respectifs. Le Cap, 21 septembre 1953**

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

No. 2597. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NORWAY AND THE UNION OF SOUTH AFRICA FOR THE REGULATION OF AIR SERVICES BETWEEN THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. CAPE TOWN, 21 SEPTEMBER 1953

---

I

*The Consul-General of Norway to the Minister of External Affairs of the Union of South Africa*

ROYAL NORWEGIAN CONSULATE GENERAL  
CAPE TOWN

Cape Town, 21st September 1953

Mr. Minister,

As the Government of Norway and the Government of the Union of South Africa desire to conclude an agreement providing for the regulation of air services between their respective territories, I have the honour to inform you that the Government of Norway are prepared to conclude an agreement with the Government of the Union of South Africa in the following terms :

*Article I*

For the purpose of the present Agreement —

- (a) The term "territory" means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, mandate, administration or trusteeship of the parties to the agreement ;
- (b) The term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

*Article II*

Subject to the Union Government reserving their right to reopen negotiations at any time for the operation of a reciprocal air service between the Union and Norway, the Government of the Union of South Africa agree to an air service between the respective territories of Norway and of the Union being operated by Det Norske Luftfartselskap (DNL) co-operating with Det Danske Luftfartselskab (DDL) and Aktiebolaget Aero-

---

<sup>1</sup> Deemed to have come into force on 10 January 1953, in accordance with article IX.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 2597. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup>  
ENTRE LE GOUVERNEMENT NORVÉGIEN ET LE GOU-  
VERNEMENT DE L'UNION SUD-AFRICAINÉ RÉGLE-  
MENTANT LES SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS  
TERRITOIRES RESPECTIFS. LE CAP, 21 SEPTEMBRE  
1953

I

*Le Consul général de Norvège au Ministre des affaires extérieures de l'Union Sud-  
Africaine*

CONSULAT GÉNÉRAL DU ROYAUME DE NORVÈGE  
LE CAP

Le Cap, le 21 septembre 1953

Monsieur le Ministre,

Le Gouvernement norvégien et le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine étant désireux de conclure un accord en vue de régler les services aériens entre leurs territoires respectifs, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement norvégien est disposé à conclure avec le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine un accord rédigé dans les termes suivants :

*Article premier*

Aux fins du présent Accord :

- a) Le terme « territoire » désigne les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, le mandat, l'administration ou la tutelle des Parties à l'accord ;
- b) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de courrier ou de marchandises.

*Article II*

Sous réserve de son droit de rouvrir à n'importe quel moment des négociations en vue d'établir, sur la base de la réciprocité, un service aérien entre l'Union et la Norvège, le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine accepte qu'un service aérien reliant les territoires respectifs de la Norvège et de l'Union soit exploité par la compagnie Det Norske Luftfartsselskap (DNL), opérant en association avec les compagnies Det Danske Luft-

<sup>1</sup> Considéré comme étant entré en vigueur le 10 janvier 1953, conformément à l'article IX.

transport (ABA) under the designation of the Scandinavian Airlines System (SAS), a joint operating organisation constituted in accordance with the provisions of Chapter XVI of the Convention on International Civil Aviation.<sup>1</sup> The air service may be operated with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS) and the provisions of this Agreement shall apply to such aircraft, crews or equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Norske Luftfartselskap (DNL), and the competent Norwegian authorities and Det Norske Luftfartselskap (DNL) shall accept full responsibility for such operations.

#### Article III

The air service shall be operated on the following route in both directions —

Oslo/Stockholm – Copenhagen – Hamburg – Zürich – Rome – Athens – Khartoum – Nairobi – Johannesburg.

#### Article IV

All or any of the intermediate points on the route may be omitted on any or all flights at the option of the designated airline.

#### Article V

Points on the route at which, subject to the concurrence of any third country that may be involved traffic from or for Union territory —

- (i) may be set down or picked up, that is, are agreed traffic stops, and
- (ii) may not be set down or picked up, that is, are stops for non-traffic purposes,

by the designated airline are —

<i>Country</i>	<i>(a) Traffic stops</i>	<i>(b) Non-traffic stops</i>
Union of South Africa . . . . .	Johannesburg	—
Kenya . . . . .	—	Nairobi
Sudan . . . . .	—	Khartoum
Greece . . . . .	Athens	—
Italy . . . . .	—	Rome
Switzerland . . . . .	Zürich	—
Germany . . . . .	Hamburg	—
Denmark . . . . .	Copenhagen	—
Sweden . . . . .	Stockholm	—
Norway . . . . .	Oslo	—

In the event of the Government of the Union of South Africa entering into a bilateral air agreement with any country in which traffic rights have been conceded in terms of this paragraph, such traffic rights will be subject to immediate review.

<sup>1</sup> Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago, on 7 December 1944 : United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

fartselskab (DDL) et Aktiebolaget Aerotransport (ABA), sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), organisation d'exploitation en commun créée conformément aux dispositions du chapitre XVI de la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>1</sup>. Ce service aérien pourra être exploité à l'aide d'aéronefs, d'équipages et de matériel appartenant aux deux autres entreprises qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS) ou à l'une d'entre elles ; les dispositions du présent Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel, au même titre que s'ils étaient ceux de la compagnie Det Norske Luftfartselskap (DNL), et les autorités norvégiennes compétentes ainsi que la compagnie Det Norske Luftfartselskap (DNL) assumeront l'entière responsabilité de l'exploitation.

#### Article III

Le service aérien sera exploité sur la route suivante, dans les deux sens :

Oslo/Stockholm – Copenhague – Hambourg – Zurich – Rome – Athènes – Khartoum – Nairobi – Johannesburg.

#### Article IV

L'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales intermédiaires prévues sur la route.

#### Article V

Les divers points de la route où, sous réserve de l'agrément des pays tiers intéressés, l'entreprise désignée

- i) aura le droit de décharger ou de charger du trafic en provenance ou à destination du territoire de l'Union (escales commerciales convenues), ou
- ii) n'aura pas le droit de décharger ou de charger du trafic de cet ordre (escales non commerciales),

sont les suivants :

Pays	a) Escales commerciales	b) Escales non commerciales
Union Sud-Africaine . . . . .	Johannesburg	—
Kénya . . . . .	—	Nairobi
Soudan . . . . .	—	Khartoum
Grèce . . . . .	Athènes	—
Italie . . . . .	—	Rome
Suisse . . . . .	Zurich	—
Allemagne . . . . .	Hambourg	—
Danemark . . . . .	Copenhague	—
Suède . . . . .	Stockholm	—
Norvège . . . . .	Oslo	—

Si le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine conclut ultérieurement un accord bilatéral avec un pays sur le territoire duquel des droits commerciaux ont été concédés aux termes du présent paragraphe, il y aura lieu de procéder immédiatement à un remaniement de ces droits.

<sup>1</sup> Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944 : Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

*Article VI*

The frequency of the air service shall be once a week.

*Article VII*

The aircraft approved for use on the air service shall be a DC 6 or a DC 6 B with a seating capacity of 48 or 56 passengers, respectively, in the standard first class version. No change in aircraft type or seating capacity may be made without the prior consent of the Union Government.

*Article VIII*

The fares and rates to be charged and the conditions of carriage applicable shall be those determined by the International Air Transport Association and approved by the Government of the Union of South Africa and the Government of Norway.

*Article IX*

This Agreement shall be deemed to have come into force on the tenth day of January, 1953, and shall be in force for an initial period of eighteen months which period shall be extended for further periods of six months at a time unless notice of termination is given by either Government at least three months before the expiration of the current period.

If the foregoing proposals are acceptable to the Government of the Union of South Africa, I suggest that this note and your confirmatory reply thereto be regarded as constituting an Agreement between our two Governments in this matter.

Please accept, Mr. Minister, the assurance of my highest consideration.

(Signed) Aug. FLEISCHER  
Consul General for Norway

Dr. the Honourable D. F. Malan  
Minister of External Affairs  
Cape Town



*Article VI*

Le service aérien sera assuré une fois par semaine.

*Article VII*

Les aéronefs utilisés pour le service aérien devront être des DC 6 ou des DC 6 B, du type normal de première classe, transportant 48 ou 56 passagers assis, respectivement. Les types d'aéronefs et la capacité de transport ne pourront faire l'objet d'aucun changement sans le consentement préalable du Gouvernement de l'Union.

*Article VIII*

Les tarifs et les conditions de transport à appliquer seront ceux qui auront été fixés par l'Association du transport aérien international et approuvés par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine et le Gouvernement norvégien.

*Article IX*

Le présent Accord sera considéré comme étant entré en vigueur le 10 janvier 1953 et il demeurera en vigueur pour une période initiale de dix-huit mois, qui sera automatiquement prolongée de six mois en six mois, à moins que l'un des Gouvernements n'en notifie la dénonciation trois mois au moins avant l'expiration de la période en cours.

Si les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, j'ai l'honneur de suggérer que la présente note et votre réponse dans le même sens soient considérées comme constituant un Accord en la matière entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Aug. FLEISCHER  
Consul général de Norvège

L'Honorable D. F. Malan  
Ministre des affaires extérieures  
Le Cap

## II

*The Minister of External Affairs of the Union of South Africa to the Consul-General of Norway*

P.M. 23/70

UNION OF SOUTH AFRICA  
DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS

Cape Town, 21st Sept. 1953

Mr. Consul-General,

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

[See note I]

In reply thereto, I have the honour to state that the foregoing provisions are agreed to by the Government of the Union of South Africa, and that your note and this confirmatory reply are regarded as constituting an Agreement between our two Governments.

Please accept, Mr. Consul-General, the assurance of my due consideration.

For the Minister of External Affairs :

(Signed) D. D. FORSYTH  
Secretary for External Affairs

J. C. A. Fleischer, Esq.  
Consul-General of Norway  
Cape Town

## II

*Le Ministre des Affaires extérieures de l'Union Sud-Africaine au Consul général de Norvège*

P.M. 23/70

UNION SUD-AFRICAINE  
DÉPARTEMENT DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

Le Cap, le 21 septembre 1953

Monsieur le Consul général,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

En réponse, j'ai l'honneur de vous faire savoir que les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, qui considérera votre note et la présente réponse dans le même sens comme constituant un Accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

Pour le Ministre aux affaires extérieures :

(Signé) D. D. FORSYTH  
Secrétaire aux affaires extérieures

Monsieur J. C. A. Fleischer  
Consul général de Norvège  
Le Cap



**No. 2598**

---

**CUBA  
and  
PORTUGAL**

**Agreement (with annex and protoeol) for the establishment  
of air services between and beyond their respective  
territories. Signed at Lisbon, on 26 June 1951**

*Official texts : Spanish and Portuguese.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**CUBA  
et  
PORTUGAL**

**Accord (avec annexe et protocole) relatif à l'établissement  
de services aériens entre leurs territoires respectifs et  
au-delà. Signé à Lisbonne, le 26 juin 1951**

*Textes officiels espagnol et portugais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

No. 2598. ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA Y EL GOBIERNO DE PORTUGAL PARA EL ESTABLECIMIENTO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE Y MÁS ALLÁ DE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS. FIRMADO EN LISBOA, EL 26 DE JUNIO DE 1951

---

El Gobierno de la República de Cuba y el Gobierno de Portugal, deseosos de concluir un acuerdo con el propósito de establecer tan pronto como sea posible servicios aéreos entre los territorios de Cuba y de Portugal y más allá de los mismos territorios, han designado al efecto Representantes, los cuales, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han acordado lo siguiente :

*Artículo I*

Cada una de las Partes Contractantes concede a la otra los derechos que se especifican en el Anexo a este Acuerdo, con el objeto de establecer los servicios aéreos que en dicho Anexo se describen y que en adelante se denominarán en este Instrumento « servicios acordados ».

*Artículo II*

1) Los servicios acordados pueden ser inaugurados inmediatamente o en una fecha ulterior, a opción de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido los derechos, pero no antes que :

a) La Parte Contratante a la cual se hayan concedido los derechos, haya designado una empresa o empresas aéreas para la ruta o rutas especificadas ; y,

b) La Parte Contratante que concede los derechos haya dado la correspondiente autorización de operación a la referida línea o líneas designadas en esta forma, lo cual se efectuará sin demora, sin perjuicio de lo estipulado en el párrafo 2) de este Artículo y en el Artículo VII.

2) A cada empresa aérea designada puede exigirse que compruebe satisfactoriamente antes las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que concede los derechos, que está capacitada para cumplir los requisitos establecidos por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades para la operación de líneas aéreas comerciales.

*Artículo III*

Los derechos de operación aérea anteriormente concedidos por cualquiera de las Partes Contratantes a terceros (Estado o empresa de transporte), continúan en los términos en que fueron establecidos.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

No. 2598. ACORDO ENTRE O GOVERNO DE PORTUGAL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DE CUBA PARA O ESTABELECIMENTO DE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE E ATRAVÉS OS SEUS RESPECTIVOS TERRITÓRIOS

O Governo de Portugal e o Governo da República de Cuba, desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer tão cedo quanto possível serviços aéreos entre os territórios de Portugal e de Cuba e através os mesmos territórios, designaram para este efeito Representantes, os quais, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, acordaram no seguinte :

*Artigo I*

Cada uma das Partes Contratantes concede à outra os direitos especificados no Anexo a este Acordo, com o objectivo de estabelecer os serviços aéreos que no dito Anexo se descrevem e que de ora avante se denominarão neste instrumento « serviços acordados ».

*Artigo II*

1) Os serviços acordados podem ser inaugurados imediatamente ou numa data ulterior, à escolha da Parte Contratante à qual os direitos hajam sido concedidos, mas não antes que :

a) A Parte Contratante à qual tenham sido concedidos os direitos, haja designado uma empresa ou empresas aéreas para a rota ou rotas especificadas ; e

b) A Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a correspondente autorização de exploração à referida linha ou linhas aéreas desta forma designadas, o que efectuará sem demora, sem prejuízo do disposto no parágrafo 2) deste Artigo e no Artigo VII.

2) A cada empresa aérea designada pode ser exigido que prove satisfatoriamente perante as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos, que é apta para cumprir os requisitos estabelecidos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por estas autoridades para a exploração de linhas aéreas comerciais.

*Artigo III*

Os direitos de exploração aérea anteriormente concedidos por qualquer das Partes Contratantes a terceiros (Estado ou empresa de transporte) continuam nos termos em que foram estabelecidos.

*Artículo IV*

1) Los gravámenes que cualquiera de las Partes Contratantes imponga o permita que se imponga a la empresa o empresas designadas por la otra Parte Contratante para el uso de aeropuertos y otras facilidades, no serán superiores a los que serían pagados por el uso de tales aeropuertos y facilidades por sus empresas aéreas nacionales, dedicadas a servicios internacionales similares.

2) El combustible, aceites lubricantes y piezas de repuestos introducidos o llevados a bordo de la aeronave en el territorio de una Parte Contratante por empresas de transporte aéreo, o por cuenta de éstas, designadas por la otra Parte Contratante y destinados exclusivamente al uso de las aeronaves de estas empresas, recibirán, en lo que respecta a derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o gravámenes similares, impuestos por la primera Parte Contratante, un tratamiento que no será menos favorable de aquel que se conceda a las empresas aéreas nacionales (o a la empresa aérea de la nación más favorecida) dedicadas al transporte aéreo internacional.

3) Las aeronaves utilizadas en los servicios acordados de una Parte Contratante y los abastecimientos de combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo regular y provisiones de las aeronaves que permanezcan a bordo de tales aeronaves, estarán exentos en el territorio de la otra Parte Contratante de derechos de aduana, derechos de inspección y otros derechos o gravámenes similares, aún cuando tales abastecimientos sean utilizados por las réferidas aeronaves en vuelos sobre ese territorio.

4) Las mercancías exentas de gravámenes en los términos del párrafo anterior solo pueden ser descargadas con autorización de las respectivas autoridades aduaneras y quedarán bajo la vigilancia fiscal hasta ser reexportadas.

*Artículo V*

Los certificados de navegabilidad aérea, los diplomas o certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados por una Parte Contratante y que se hallen aún vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para el funcionamiento de los servicios acordados. Cada una de las Partes Contratantes se reserva, sin embargo, el derecho de negarse a reconocer, para los fines de vuelo sobre su propio territorio, los diplomas o certificados de aptitud y las licencias otorgados a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

*Artículo VI*

1) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada o la salida de su territorio de aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de tales aeronaves dentro del mismo territorio, serán aplicadas a las aeronaves de la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.



*Artigo IV*

1) As taxas que qualquer das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas à empresa ou empresas designadas pela outra Parte Contratante para o uso de aeroportos e outras facilidades, não serão superiores às pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades pelas suas empresas aéreas nacionais, dedicadas a serviços internacionais similares.

2) O combustível, óleos lubrificantes e peças sobressalentes introduzidos ou levados a bordo da aeronave no território de uma Parte Contratante por empresas de transporte aéreo, ou por conta destas, designadas pela outra Parte Contratante e exclusivamente destinados a ser utilizados pelas aeronaves destas empresas, receberão, no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspecção e outros direitos ou encargos similares, impostos pela primeira Parte Contratante, um tratamento que não será menos favorável do que aquele que seja concedido às empresas aéreas nacionais (ou à empresa aérea da nação mais favorecida) que se dediquem ao transporte aéreo internacional.

3) As aeronaves utilizadas nos serviços acordados de uma Parte Contratante e as provisões de combustível, óleos lubrificantes, peças sobressalentes, equipamento regular e as provisões das aeronaves que permaneçam a bordo de tais aeronaves, estarão isentos no território da outra Parte Contratante de direitos aduaneiros, despesas de inspecção e outros direitos ou encargos similares, ainda que tais provisões sejam utilizadas pelas referidas aeronaves em voos sobre esse território.

4) As mercadorias isentas nos termos do parágrafo anterior só podem ser descarregadas com autorização das respectivas autoridades aduaneiras e ficarão sob a vigilância fiscal até serem reexportadas.

*Artigo V*

Os certificados de navegabilidade, os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas ou validadas por uma Parte Contratante e que sejam ainda válidos, serão reconhecidos pela outra Parte Contratante para a exploração dos serviços acordados. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se, porém, o direito de não reconhecer para o sobrevoo do seu próprio território os diplomas ou cartas de aptidão e as licenças passadas aos seus nacionais pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

*Artigo VI*

1) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional ou à exploração e navegação de tais aeronaves dentro do mesmo território, serão aplicados às aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

2) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación y carga de aeronaves (tales como las formalidades concernientes a la entrada, salida, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena) serán aplicables a los pasajeros, tripulación y carga de las aeronaves de la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante mientras se encuentren en el territorio de la primera Parte Contratante.

#### *Artículo VII*

Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de negar o revocar, mediante aviso previo de treinta días a la otra Parte Contratante, el ejercicio de los derechos especificados en el Anexo al presente Acuerdo a una empresa aérea designada por ésta última, en el caso de no estar asegurada de que la mayor parte de la propiedad y el control efectivo de tal empresa aérea pertenecen a nacionales de la Parte Contratante que haya designado la misma empresa, o en el caso de que la referida empresa aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos a que se refiere el Artículo VI de este Acuerdo, o si, de otro modo, dejare de satisfacer las condiciones en que les fueron concedidos los derechos conforme al presente Acuerdo y su Anexo.

#### *Artículo VIII*

Este Acuerdo será registrado en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional establecida por la Convención de Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, conforme a lo dispuesto en el Artículo 83.º de dicha Convención.

#### *Artículo IX*

Si cualquiera de las Partes Contratantes consideran conveniente modificar las rutas o las condiciones establecidas en el Anexo a este Acuerdo, podrá solicitar una consulta entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, la cual se realizará dentro de un plazo de sesenta días contados a partir de la fecha de la solicitud. Cuando las referidas autoridades acuerden modificaciones en las rutas o en el Anexo, estas modificaciones entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas, mediante un canje de notas por vía diplomática.

#### *Artículo X*

Cualquiera divergencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo o de su Anexo, será sometida al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, a no ser que las Partes Contratantes convengan en someter la divergencia a un Tribunal Arbitral nombrado por acuerdo entre las dos Partes Contratantes, o a cualquiera otra entidad u organismo. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir el fallo que fuere dictado.

2) As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulação e carga de aeronaves (tais como as formalidades respeitantes à entrada, saída, imigração, passaportes, alfândega e quarentena) serão aplicáveis aos passageiros, tripulação e carga das aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante enquanto se encontrem no território da primeira Parte Contratante.

#### *Artigo VII*

Cada uma das Partes Contratantes se reserva o direito de negar ou revogar, mediante aviso prévio de trinta dias à outra Parte Contratante, o exercício dos direitos especificados no Anexo ao presente Acordo a uma empresa aérea designada por esta última, no caso de não estar assegurada de que a maior parte da propriedade e o « controle » efectivo da empresa aérea pertencem a nacionais da Parte Contratante que tenha designado a mesma empresa, ou no caso de a referida empresa aérea não cumprir as leis e regulamentos a que se refere o Artigo VI deste Acordo, ou se, de outro modo, deixar de satisfazer as condições em que lhes foram concedidos os direitos nos termos do presente Acordo e do seu Anexo.

#### *Artigo VIII*

Este Acordo será registado no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, estabelecida pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, conforme o disposto no Artigo 83.º da referida Convenção.

#### *Artigo IX*

Se qualquer das Partes Contratantes considerar conveniente modificar as rotas ou as condições estabelecidas no Anexo a este Acordo, poderá solicitar uma consulta entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, a qual se realizará dentro de um prazo de sessenta dias contado a partir da data do pedido. Quando as referidas autoridades acordem em modificar as rotas ou o Anexo, estas modificações entrarão em vigor quando tenham sido confirmadas, mediante uma troca de notas por via diplomática.

#### *Artigo X*

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativamente à interpretação ou à aplicação do presente Acordo ou do seu Anexo será submetida ao Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, a não ser que as Partes Contratantes acordem em submeter a divergência a um Tribunal Arbitral nomeado por acordo entre as Partes Contratantes, ou a qualquer outra entidade ou organismo. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir a decisão proferida.

*Artículo XI*

A los efectos de este Acuerdo y de su Anexo, salvo cuando en el texto otra cosa se disponga :

a) La expresión « autoridades aeronáuticas » designará, en cuanto a Portugal : la « Direcção Geral da Aeronáutica Civil » o cualquiera otra entidad u organismo autorizado para ejercer las funciones que actualmente desempeña la referida « Direcção Geral », o funciones similares ; y en cuanto a la República de Cuba : a la « Comisión Nacional de Transportes » por conducto de la Junta de Aeronáutica Civil, o cualquiera otra entidad u organismo autorizado para ejercer las funciones que actualmente desempeña la referida Comisión, o funciones similares.

b) La expresión « empresas aéreas designadas » significará las empresas de transporte aéreo que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes haya notificado por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante como empresas aéreas designadas por ella, de conformidad con el Artículo II del presente Acuerdo, para las rutas especificadas en dicha notificación.

c) La expresión « territorio » tendrá el significado que se le dá en el Artículo 2.º de la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

d) Serán aplicables las definiciones contenidas en los párrafos a), b) y d) del Artículo 96.º de la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

*Artículo XII*

Cada una de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte Contratante que desea poner término a este Acuerdo. Tal notificación será simultáneamente comunicada al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. Hecha la notificación, este Acuerdo terminará doce meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación haya sido retirada de común acuerdo antes de expirar aquel plazo. Si la otra Parte Contratante no acusara el recibo de la notificación, ésta se considerará recibida catorce días después de haberlo sido por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

*Artículo XIII*

Si las dos Partes Contratantes ratificaren una Convención Aérea multi-lateral, o se adhirieren a ella, el presente Acuerdo y su Anexo deberán ser modificados de manera que se conformen a las disposiciones de esa Convención, inmediatamente que ella entre en vigor para las dos Partes Contratantes.

*Artigo XI*

Para os efeitos deste Acordo e do seu Anexo, salvo quando no texto diferentemente se disponha :

a) A expressão « autoridades aeronáuticas » designará no que respeita a Portugal, a « Direcção Geral da Aeronáutica Civil » ou qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as funções que actualmente desempenha a referida Direcção Geral, ou funções similares, e no que respeita à República de Cuba, a « Comisión Nacional de Transportes » através da Junta de Aeronáutica Civil ou qualquer outra entidade ou organismo autorizado a exercer as funções que actualmente desempenha a referida Comissão, ou funções similares.

b) A expressão « empresas aéreas designadas » significará as empresas de transporte aéreo que as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes tenham notificado por escrito às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante como sendo as empresas aéreas por elas designadas, em conformidade com o Artigo II do presente Acordo, para as rotas especificadas na dita notificação.

c) A expressão « território » terá a significação que lhe é dada no Artigo 2.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

d) Serão aplicáveis as definições contidas nos parágrafos a), b) e d) do Artigo 96.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

*Artigo XII*

Cada uma das Partes Contratantes poderá a todo o tempo notificar à outra Parte Contratante que deseja pôr termo a este Acordo. Tal notificação será simultaneamente comunicada ao Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional. Feita a notificação, este Acordo terminará doze meses depois da data da sua recepção pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação for retirada de comum acordo antes de expirar aquele prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar a recepção da notificação, considerar-se-á recebida catorze dias depois de o ter sido pelo Conselho da Organização da Aviação Internacional.

*Artigo XIII*

Se as duas Partes Contratantes ratificarem uma Convenção aérea multilateral, ou a ela aderirem, o presente Acordo e o seu Anexo deverão ser alterados de modo a conformar-se com as disposições dessa Convenção logo que ela entre em vigor para as duas Partes Contratantes.

*Artículo XIV*

a) Este Acuerdo será ratificado y los instrumentos de ratificación serán intercambiados en La Habana tan pronto como sea posible. El Acuerdo entrará en vigor inmediatamente después que sean intercambiados los instrumentos de ratificación.

b) Hasta que se haga el intercambio de los instrumentos de ratificación y entre definitivamente en vigor este Acuerdo, se comprometen las Partes Contratantes a hacer efectivas, hasta donde lo permitan sus facultades constitucionales y en régimen de perfecta reciprocidad, las disposiciones del mismo a partir de la fecha de su firma.

EN FÉ DE LO CUAL los suscritos Plenipotenciarios debidamente autorizados a este efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo y ponen en el mismo sus sellos.

HECHO en Lisboa, a los veintiseis días del mes de Junio del año mil novecientos cincuenta y uno, en español y portugués, siendo ambos textos de igual valor.

Por el Gobierno Cubano :

(Firmado) Vidal MORALES Y CALVO  
Nemesio LEDO Y SEIJO  
Mario TORRES MENIER  
Ulises VALDÉS LLANSÓ

Por el Gobierno Portugués :

(Firmado) Paulo CUNHA

*Artigo XIV*

a) Este Acordo será ratificado e os instrumentos de ratificação serão trocados em Havana tão cedo quanto possível. O Acordo entrará em vigor imediatamente após que sejam trocados os instrumentos de ratificação.

b) Até que se efectue a troca dos instrumentos de ratificação e entre definitivamente em vigor este Acordo, as Partes Contratantes comprometem-se a tornar efectivas, até onde lhe permitam as suas faculdades constitucionais e em regime de perfeita reciprocidade, as disposições do mesmo a partir da data da sua assinatura.

EM FÉ DO QUE os Plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados para este efeito pelos seus respectivos Governos, assinam o presente Acordo nele apondo os seus selos.

FEITO em Lisboa, aos vinte e seis de Junho de mil novecentos e cinquenta e um, em português e espanhol, sendo ambos os textos de igual valor.

Pelo Governo Português :

(Assinado) Paulo CUNHA

Pelo Governo Cubano :

(Assinado) Vidal MORALES Y CALVO  
Nemesio LEDO Y SEIJO  
Mário TORRES MENIER  
Ulises VALDÉS LLANSÓ

## A N E X O

Para los fines de la explotación de los servicios aéreos en las rutas especificadas en las Tablas de Itinerarios de este Anexo, las empresas aéreas designadas por una de las Partes Contratantes gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante del derecho de utilizar, en las referidas rutas, los aeropuertos destinados a servicios aéreos internacionales y facilidades complementarias, así como de derechos de tránsito, de escala con fines no comerciales y de escala de entrada y salida comerciales para tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, mediante el cumplimiento de los siguientes principios :

a) La capacidad de transporte aéreo que se provea guardará estrecha relación con el tráfico disponible.

b) Habrá una justa e igual oportunidad para las empresas designadas por cada una de las Partes Contratantes para operar las rutas, entre sus respectivos territorios, reguladas por el presente Anexo.

c) Los servicios explotados por una empresa aérea designada según el Acuerdo y este Anexo, tendrán como objetivo principal proporcionar una capacidad de transporte adecuada a la demanda de tráfico entre el país que haya designado la empresa aérea y el país de último destino del mismo tráfico.

d) En la explotación, por las empresas de transporte aéreo de cualquiera de las Partes Contratantes, de los servicios internacionales descritos en los cuadros I y II de este Anexo, se tomarán en consideración los intereses de las empresas de la otra Parte Contratante, de modo que no resulten indebidamente afectados los servicios que éstas exploten en toda o en parte de las extensiones de las rutas.

e) El derecho de embarcar y desembarcar tráfico internacional, destinado o proveniente de terceros países, en un punto o puntos de las rutas especificadas en los Cuadros adjuntos a este Anexo, será ejercitado de conformidad con los principios generales de un desenvolvimiento ordenado del transporte aéreo aceptados por los dos Gobiernos y será sujeto al principio de que la capacidad debe adaptarse :

1° — A la demanda del tráfico entre el país de origen y los de destino ;

2° — A las exigencias de una explotación económica de los servicios considerados ;

3° — A las necesidades del tráfico del área que la línea aérea atraviesa, en la medida en que no sean satisfechas por los servicios aéreos locales y regionales.

f) Si una ruta o parte de ella, de entre las consignadas en los Cuadros I y II de este Anexo, fuera servida por las empresas de transporte aéreo de ambas Partes Contratantes, éstas podrán entablar negociaciones para llegar a una fórmula de cooperación sobre dicha ruta o parte de ella.

Si llegaran a acuerdo, éste será sometido a la aprobación de las respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

g) Para los fines de los incisos anteriores, el Gobierno de la República de Cuba reconoce la naturaleza especial de los servicios aéreos entre Portugal y el Brasil, a los cuales se aplicará el régimen establecido para la última categoría de servicios a que se refiere el número 3.º del presente Anexo.

h) El Gobierno de Portugal, por su parte, reconoce análogamente la naturaleza especial de los servicios aéreos entre Cuba y los Estados Unidos, a los cuales se aplicará el régimen establecido para la última categoría de los servicios a que se refiere el número 3.º del inciso e) del presente Anexo.



## A N E X O

Para os fins da exploração dos serviços aéreos nas rotas especificadas nos Quadros deste Anexo, as empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes gozarão no território da outra Parte Contratante do direito de utilizar, nas referidas rotas, os aeroportos affectos aos serviços aéreos internacionais e facilidades complementares, bem como de direitos de trânsito, de escalas para fins não comerciais e de escalas de entrada e saída comerciais para tráfico internacional de passageiros, carga e correio, mediante o cumprimento dos seguintes princípios :

a) A capacidade de transporte aéreo a prover guardará uma estreita relação com o tráfico disponível.

b) Haverá uma justa e igual oportunidade para as empresas designadas por cada uma das Partes Contratantes para operar nas rotas, entre os seus respectivos territórios, reguladas pelo presente Anexo.

c) Os serviços explorados por uma empresa aérea designada, nos termos do Acordo e deste Anexo, terão como objectivo principal proporcionar uma capacidade de transporte adequada à procura de tráfico entre o país que tenha designado a empresa aérea e o país de destino último do mesmo tráfico.

d) Na exploração, pelas empresas de transporte aéreo de qualquer das Partes Contratantes, dos serviços internacionais descritos nos Quadros I et II deste Anexo, serão tomados em consideração os interesses das empresas da outra Parte Contratante, de modo a não serem indevidamente affectados os serviços que estas explorem em toda ou em parte da extensão das rotas.

e) O direito de embarcar e desembarcar tráfico internacional destinado ou proveniente de terceiros países em um ponto ou pontos das rotas especificadas nos Quadros juntos a este Anexo, será exercido em conformidade com os princípios gerais de um desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceites pelos dois Governos e será sujeito ao princípio de que a capacidade deve adaptar-se :

1 — À procura do tráfego entre o país de origem e os de destino ;

2 — Às exigências de uma exploração económica dos serviços considerados ;

3 — Às exigências do tráfego da área que a linha aérea atravessa, na medida em que não sejam satisfeitas pelos serviços aéreos locais e regionais.

f) Se uma rota ou parte dela, de entre as referidas nos Quadros I e II deste Anexo, for servida pelas empresas de transporte aéreo de ambas as Partes Contratantes, podem estas entabular negociações para chegar a uma fórmula de cooperação sobre a dita rota ou parte dela. Se chegarem a acordo, será este submetido à aprovação das respectivas autoridades aeronáuticas competentes.

g) Para os fins das duas alíneas anteriores, o Governo da República de Cuba reconhece a natureza especial dos serviços aéreos entre Portugal e o Brasil, aos quais se aplicará o regime estabelecido para a última categoria de serviços a que se refere o número 3 da alínea e) do presente Anexo.

h) O Governo de Portugal, por seu lado, análogamente reconhece a natureza especial dos serviços aéreos entre Cuba e os Estados Unidos, aos quais se aplicará o regime estabelecido para a última categoria de serviços a que se refere o número 3 da alínea e) do presente Anexo.

i) Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán entre sí periódicamente, y en cualquier momento a solicitud de una de ellas, para determinar si los principios establecidos en este Anexo se están cumpliendo por las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes. A ese fin, las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes facilitarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a instancia de éstas :

1.º — La estadística del tráfico que sea apropiada para la revisión de las frecuencias y capacidades de los servicios acordados ;

2.º — Los informes periódicos que razonablemente sean necesarios con relación al tráfico transportado por sus empresas aéreas, en las rutas acordadas en el presente Anexo, hasta, desde y a través de los territorios de la otra Parte Contratante, incluyendo indicación del origen y destino del referido tráfico.

j) La expresión « cambio de capacidad » significa el funcionamiento de uno de los servicios acordados por una empresa aérea designada, de tal forma que la sección más próxima a la terminal de la ruta, en el territorio de la Parte Contratante que designa la empresa aérea, es volada por aeronave diferente en capacidad de aquella empleada en secciones más distantes. Una empresa aérea designada por una de las Partes Contratantes podrá efectuar un cambio de capacidad en un punto del territorio de la otra Parte Contratante solamente en las siguientes condiciones :

1.º — Que se justifique por razones de economía de la explotación ;

2.º — Que la aeronave utilizada en la sección más distante de la terminal del territorio de la primera Parte Contratante, sea de capacidad inferior a la utilizada en la sección más cercana y transporte solo pasajeros, correo y carga provenientes o destinados a la aeronave de mayor capacidad ;

3.º — Que la aeronave de menor capacidad opere solamente en conexión con la de mayor capacidad, para lo que se coordinarán los horarios en forma tal que aquella llegue al punto de cambio a tiempo para efectuar el transbordo del tráfico de la más pequeña a la mayor o viceversa y su capacidad se determinará atendiendo primordialmente a este propósito ;

4.º — Que haya una adecuada cantidad de tráfico y de tránsito ;

5.º — Que las disposiciones de los incisos a), b), c), y e) de este Anexo regulen todos los arreglos que se hagan con relación a « cambio de capacidad ».

k) Las tarifas que se aplicarán para el transporte de pasajeros y carga por las empresas aéreas a que este Anexo se refiere, serán acordadas entre ellas, en primera instancia, en consulta con otras empresas aéreas que operen en las mismas rutas o en cualquier sección de las mismas. Tal acuerdo se basará, cuando sea posible, en el cálculo de tarifas efectuado por los servicios especiales de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Todas las tarifas así acordadas estarán sujetas a la aprobación de las Partes Contratantes. En caso de desacuerdo entre las empresas aéreas, las Partes Contratantes procurarán llegar a un acuerdo entre sí. Si las Partes Contratantes no logran llegar a un acuerdo, el asunto en litigio será sometido a arbitraje, tal como se dispone en el Artículo X del Acuerdo.

l) Las tarifas, que deben establecerse de conformidad con el inciso k), serán fijadas a niveles justos y razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, inclusive

i) As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão entre si periodicamente, e em qualquer momento a pedido de uma delas, para determinar se os princípios estabelecidos neste Anexo estão sendo cumpridos pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes. Para esse fim, as autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido destas :

1 — A estatística do tráfico que seja apropriada para a revisão das frequências e capacidades dos serviços acordados ;

2 — As informações periódicas que razoavelmente sejam necessárias relativamente ao tráfico transportado pelas suas empresas aéreas, nas rotas acordadas no presente Anexo, para, desde e através os territórios da outra Parte Contratante, incluindo a indicação da origem e destino do referido tráfico.

j) A expressão « mudança de bitola » significa o funcionamento de um dos serviços acordados por uma empresa aérea designada, de forma tal que a secção mais próxima da terminal da rota, no território da Parte Contratante que designa a empresa aérea, é voada por aeronave diferente em capacidade daquela que é empregada em secções mais afastadas. Uma empresa aérea designada por uma das Partes Contratantes poderá efectuar uma mudança de bitola num ponto do território da outra Parte Contratante somente nas seguintes condições :

1 — Que se justifique por razões de economia de exploração ;

2 — Que a aeronave utilizada na secção mais afastada da terminal no território da primeira Parte Contratante, seja de capacidade inferior à utilizada na secção mais próxima e transporte apenas passageiros, correio e carga provenientes ou destinados à aeronave de maior capacidade ;

3 — Que a aeronave de menor capacidade opere somente em conexão com a de maior capacidade, para o que se coordenarão os horários de forma tal que aquela chegue ao ponto da mudança a tempo de efectuar o transbordo do tráfico da mais pequena para a maior ou vice-versa e a sua capacidade será determinada atendendo primordialmente a este propósito ;

4 — Que haja uma adequada quantidade de tráfico em trânsito ; e

5 — Que as disposições das alíneas a), b), c) e e) deste Anexo regulem todos os arranjos que se façam com relação à mudança de bitola.

h) As tarifas que serão aplicadas para o transporte de passageiros e carga pelas empresas aéreas a que este Anexo se refere, serão acordadas entre elas, em primeira instância, em consulta com outras empresas aéreas que operem nas mesmas rotas ou em qualquer secção destas. Tal acordo será baseado, quando seja possível, no cálculo de tarifas efectuado pelos serviços especiais da Associação Internacional de Transporte Aéreo. Todas as tarifas assim acordadas estarão sujeitas à aprovação das Partes Contratantes.

Em caso de desacordo entre as empresas aéreas, as Partes Contratantes procurarão entre si chegar a um acordo. Se as Partes Contratantes não conseguirem chegar a acordo, o assunto em litígio será submetido a arbitragem tal como se dispõe no Artigo X do Acordo.

l) As tarifas, que devem estabelecer-se em conformidade com a alínea h), serão fixadas a níveis justos e razoáveis, tendo em conta todos os factores relevantes, tais

la explotación económica, utilidades razonables, diferencias en las características de los servicios, incluyendo las de velocidad y comodidad, y las tarifas cobradas por cualesquiera otras empresas que sirvan la misma ruta.

(Firmado) Vidal MORALES

(Firmado) Paulo CUNHA

N. LEDO

M. TORRES MENIER

U. VALDÉS LLANSÓ

## TABLA DE ITINERARIOS

### CUADRO I

#### RUTAS PARA SER OPERADAS POR LAS EMPRESAS AÉREAS DESIGNADAS POR EL GOBIERNO PORTUGUÉS

1. Lisboa, Azores, Bermudas, un punto en Cuba con posible continuación a México ; o Lisboa, Azores, Gánder, un punto o puntos en Estados Unidos de América, un punto en Cuba con posible continuación a México ; en ambas direcciones.

2. Lisboa, Sal, Natal y o Paramaribo, Caracas y un punto en Cuba con posible continuación a México ; en ambas direcciones.

#### NOTA

a) En ninguna de las rutas arriba descritas se ejercerán servicios de cabotaje en territorio cubano, pudiéndose, no obstante, suprimirse la escala en uno o más puntos intermedios entre Lisboa y Cuba, si fuere conveniente.

b) Queda entendido que el derecho concedido en los términos del Anexo a las empresas portuguesas designadas de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, correo y carga, no se aplicará a cualesquiera puntos entre los Estados Unidos de América y Cuba.

c) Las autoridades cubanas aceptan que los pasajeros transportados por las empresas portuguesas designadas, que interrumpan su viaje en La Habana, puedan continuarlo hasta el destino final indicado en el billete con que entraron en La Habana y dentro del plazo de su validéz, en cualquier otro avión de la misma empresa y que siga la misma ruta que aquel en que fué iniciado el viaje.

d) Los dos Gobiernos, atendiendo al reducido volúmen de tráfico que se verifica actualmente entre Cuba y México, concuerdan en que, en armonía con lo dispuesto en los párrafos d) y e) del Anexo, las empresas portuguesas designadas no podrán embarcar en La Habana tráfico internacional destinado a México, ni desembarcar en La Habana tráfico originario de México. Esto a fin de no afectar indebidamente los servicios regionales cubanos entre los mencionados puntos.

(Firmado) Vidal MORALES

(Firmado) Paulo CUNHA

N. LEDO

M. TORRES MENIER

U. VALDÉS LLANSÓ

como a exploração económica, um lucro razoável, as diferenças nas características dos serviços, incluindo as de velocidade e comodidade, e as tarifas cobradas por quaisquer outras empresas que sirvam a mesma rota.

(Assinado) P. CUNHA

(Assinado) Vidal MORALES  
N. LEDO  
M. TORRES MENIER  
U. VALDÉS LLANSÓ

### QUADRO I

#### ROTAS A EXPLORAR PELAS EMPRESAS AÉREAS DESIGNADAS PELO GOVERNO PORTUGUÊS

1. — Lisboa, Açores, Bermudas, um ponto em Cuba com possível prolongamento para o México ; ou Lisboa, Açores, Gander, um ponto ou pontos nos Estados Unidos da América, um ponto em Cuba com possível prolongamento para o México ; em ambas as direcções.

2. — Lisboa, Sal, Natal e/ou Paramaribo, Caracas, um ponto em Cuba com possível prolongamento para o México ; em ambas as direcções.

#### NOTAS

a) Em nenhuma das rotas acima descritas se exercerão serviços de cabotagem em território cubano, podendo no entanto suprimir-se a escala em um ou mais pontos intermediários entre Lisboa e Cuba, se for conveniente.

b) Fica entendido que o direito, concedido nos termos do Anexo ás empresas portuguesas designadas, de embarcar e desembarcar tráfico internacional de passageiros, correio e carga, não se aplicará a quaisquer pontos entre Cuba e os Estados Unidos da América.

c) As autoridades cubanas aceitam que os passageiros transportados pelas empresas portuguesas designadas, que interrompam a sua viagem em Havana, a podem continuar até ao destino final, indicado no bilhete com que entraram em Havana e dentro do prazo da sua validade, em qualquer outro avião da mesma empresa e desde que este siga a mesma rota que aquele em que foi iniciada a viagem.

d) Os dois Governos, atendendo ao reduzido volume de tráfico aéreo que actualmente se verifica entre Cuba e o México, concordam em que, em harmonia com o disposto nos parágrafos d) e e) deste Anexo, as empresas portuguesas designadas não poderão embarcar em Havana tráfico internacional destinado ao México nem desembarcar em Havana tráfico originado naquele país, a fim de não serem indevidamente afectados os serviços regionais cubanos entre os pontos mencionados.

(Assinado) P. CUNHA

(Assinado) Vidal MORALES  
N. LEDO  
M. TORRES MENIER  
U. VALDÉS LLANSÓ

## CUADRO II

## RUTAS PARA SER OPERADAS POR LAS EMPRESAS AÉREAS DESIGNADAS POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA

1. Desde un punto o puntos en Cuba, vía Nassau, Bermudas, Azores, utilizando Gánder, en Terranova, si fuere necesario, como escala intermedia o de emergencia, para Lisboa y de ahí para Madrid o Londres, o para un punto o puntos más allá en Europa; en ambas direcciones.

2. Desde un punto o puntos en Cuba, vía puntos intermedios que fueren convenientes para Belem, (Pará), Guinea Portuguesa, Islas de Cabo Verde, Islas Canarias; o para Dakar, en el Africa Ecuatorial Francesa, para Lisboa y más allá; en ambas direcciones.

## NOTA

a) En ninguna de las rutas arriba descritas se ejercerán servicios de cabotaje en territorio portugués, pudiéndose, no obstante, suprimirse la escala en uno o más puntos intermedios entre Cuba y Lisboa, si fuere conveniente.

b) Queda entendido que el derecho concedido en los términos del Anexo a las empresas cubanas designadas de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, correo y carga, no se aplicará a cualesquiera puntos entre Portugal y España.

c) Las autoridades portuguesas aceptan que los pasajeros transportados por las empresas cubanas designadas, que interrumpan su viaje en Lisboa, pueden continuarlo hasta el destino final indicado en el billete con que entraron en Lisboa y dentro del plazo de su validéz, en cualquier otro avión de la misma empresa y que siga la misma ruta que aquel en que fué iniciado el viaje.

d) Los dos Gobiernos, atendiendo al reducido volúmen de tráfico aéreo que se verifica actualmente entre Lisboa y Londres y Lisboa y París, concuerdan en que, en armonía con lo dispuesto en los párrafos d) y e) del Anexo, las empresas cubanas designadas no podrán embarcar en Lisboa tráfico internacional destinado a Londres o a París, ni desembarcar en Lisboa tráfico originario de ninguna de dichas ciudades. Esto a fin de no afectar indebidamente los servicios regionales portugueses entre los mencionados puntos.

(Firmado) Vidal MORALES

(Firmado) Paulo CUNHA

N. LEDO

M. TORRES MENIER

U. VALDÉS LLANSÓ

## QUADRO II

ROTAS A EXPLORAR PELAS EMPRESAS AÉREAS DESIGNADAS PELO GOVERNO DA  
REPÚBLICA DE CUBA

1. — De um ponto ou pontos em Cuba, via Nassau, Bermudas, Açores, utilizando Gander, na Terra Nova, se for necessário, como escala intermediária ou de emergência, para Lisboa e daqui para Madrid ou Londres, ou para um ponto ou pontos mais além na Europa ; em ambas as direcções.

2. — De um ponto ou pontos em Cuba, via pontos intermediários que forem convenientes, para Belém (Pará), Guiné Portuguesa, Ilhas de Cabo Verde, Ilhas Canárias ; ou para Dakar, na Africa Equatorial Francesa, para Lisboa e além ; em ambas as direcções.

## NOTAS

a) Em nenhuma das rotas acima descritas se exercerão serviços de cabotagem em território português, podendo no entanto suprimir-se a escala em um ou mais pontos intermediários entre Cuba e Lisboa, se for conveniente.

b) Fica entendido que o direito, concedido nos termos do Anexo às empresas cubanas designadas, de embarcar e desembarcar tráfico internacional de passageiros, correio e carga, não se aplicará a quaisquer pontos entre Portugal e Espanha.

c) As autoridades portuguesas aceitam que os passageiros transportados pelas empresas cubanas designadas, que interrompam a sua viagem em Lisboa, a podem continuar até ao destino final, indicado no bilhete com que entraram em Lisboa e dentro do prazo da sua validade, em qualquer outro avião da mesma empresa e desde que este siga a mesma rota que aquele em que foi iniciada a viagem.

d) Os dois Governos, atendendo ao reduzido volume de tráfico aéreo que actualmente se verifica entre Lisboa e Paris e entre Lisboa e Londres, concordam em que, em harmonia com o disposto nos parágrafos d) e e) deste Anexo, as empresas cubanas designadas não poderão embarcar em Lisboa tráfico internacional destinado a Paris ou a Londres, nem desembarcar em Lisboa tráfico originado naquelas cidades, a fim de não serem indevidamente affectados os serviços regionais portugueses entre os pontos mencionados.

(Assinado) P. CUNHA

(Assinado) Vidal MORALES  
N. LEDO  
M. TORRES MENIER  
U. VALDÉS LLANSÓ

## P R O T O C O L O

En el momento de firmar hoy el Acuerdo de Transporte Aéreo Civil entre los Gobiernos de la República de Cuba y de Portugal, los signatarios, debidamente autorizados a este fin, han acordado lo siguiente :

1. — Los Gobiernos de la República de Cuba y de Portugal hacen saber que consideran que el procedimiento para constituir el Tribunal de Arbitraje que puede ser designado por las Partes Contratantes en los términos del Artículo X del Acuerdo, deberá ser el siguiente :

a) El Tribunal consistirá en tres árbitros, uno de los cuales será nombrado por cada una de las Partes Contratantes y el tercero será designado por acuerdo entre los dos árbitros así nombrados, quedando entendido que dicho tercer árbitro no será nacional de ninguna de las dos Partes Contratantes ;

b) Al recibir una de las Partes Contratantes una nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje de cualquier litigio, cada una de las Partes Contratantes deberá nombrar su árbitro dentro de dos meses. El tercer árbitro será nombrado dentro de un plazo adicional de un mes ;

c) Si no pudiera llegarse a un acuerdo respecto al nombramiento del tercer árbitro dentro del período especificado, se solicitará del Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe un tercer árbitro de la lista de personas disponibles que, para actuar como árbitros, mantiene dicha Organización de Aviación Civil Internacional.

2. — Así que las empresas aéreas de cada una de las Partes Contratantes inicien la explotación de los servicios acordados para que fueran designadas, el transporte entre La Habana y Lisboa y viceversa de la valija diplomática de una de las Partes Contratantes será efectuado gratuitamente por la empresa o empresas designadas por la otra Parte Contratante, a título de reciprocidad, siempre que el peso de la referida valija no exceda de ocho kilogramos.

A este efecto, solo se considerarán como valijas diplomáticas las que fueren remitidas por el Ministerio de Estado de Cuba o el Ministerio de Negocios Extranjeros de Portugal a su respectiva Misión Diplomática, o de ésta recibidas.

EN FÉ DE LO CUAL, los suscritos Plenipotenciarios han redactado el presente protocolo, que tendrá igual fuerza y valor como si sus disposiciones hubieran sido insertadas en el texto del Acuerdo a que pertenece.

HECHO en Lisboa, a los veintiseis días del mes de Junio del año de mil novecientos cincuenta y uno, en español y portugués, siendo ambos textos de igual valor.

(Firmado) Vidal MORALES Y CALVO  
Nemesio LEDO Y SEIJO  
Mario TORRES MENIER  
Ulises VALDÉS LLANSÓ

(Firmado) Paulo CUNHA



## P R O T O C O L O

No momento de assinar hoje o Acordo de Transporte Aéreo Civil entre os Governos de Portugal e da República de Cuba, os signatários, devidamente autorizados para este fim, acordaram no seguinte :

1) Os Governos de Portugal e da República de Cuba fazem saber que consideram que o procedimento para constituir o Tribunal de Arbitragem que pode ser designado pelas Partes Contratantes, nos termos do Artigo X do Acordo, deverá ser o seguinte :

a) O Tribunal consistirá em três árbitros, um dos quais será nomeado por cada uma das Partes Contratantes e o terceiro será designado por acordo entre os dois árbitros assim nomeados, ficando entendido que o dito terceiro árbitro não será um nacional de nenhuma das Partes Contratantes ;

b) Ao receber uma das Partes Contratantes uma nota diplomática da outra Parte Contratante solicitando a arbitragem de qualquer litígio, cada uma das Partes Contratantes deverá nomear o seu árbitro dentro de dois meses. O terceiro árbitro será nomeado dentro de um prazo adicional de um mês ;

c) Se não puder chegar-se a um acordo relativamente à nomeação do terceiro árbitro dentro do período especificado, será solicitado ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que designe um terceiro árbitro, de entre a lista de pessoas disponíveis que, para actuarem como árbitros, mantém a referida Organização da Aviação Civil Internacional.

2) Logo que as empresas aéreas de cada uma das Partes Contratantes iniciem a exploração dos serviços acordados para que foram designadas, o transporte entre Lisboa e Havana e vice-versa da mala diplomática de uma das Partes Contratantes será efectuado gratuitamente pela empresa ou empresas designadas pela outra Parte Contratante, a título de reciprocidade, desde que o peso da referida mala não exceda oito quilogramas. Para esse efeito, consideram-se como malas diplomáticas apenas as que forem enviadas pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal ou pelo Ministério de Estado de Cuba à sua respectiva missão diplomática ou recebidas desta.

EM FÉ DO QUE os Plenipotenciários abaixo assinados redigiram o presente Protocolo, que terá igual força e valor como se as suas disposições tivessem sido insertas no texto do Acordo a que pertence.

FEITO em Lisboa, aos vinte e seis de Junho de mil novecentos e cinquenta e um, em português e espanhol, sendo ambos os textos de igual valor.

(Assinado) Paulo CUNHA

(Assinado) Vidal MORALES Y CALVO  
Nemesio LEDO Y SEIJO  
Mario TORRES MENIER  
Ulises VALDÉS LLANSÓ

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 2598. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF PORTUGAL AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA FOR THE ESTABLISHMENT OF AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT LISBON, ON 26 JUNE 1951

The Government of Portugal and the Government of the Republic of Cuba, desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond the territories of Portugal and Cuba as soon as possible, have to that end appointed their representatives, who, being duly authorized by their respective Governments, have agreed on the following provisions :

*Article I*

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the Annex<sup>2</sup> to this Agreement for the purpose of establishing the air services described therein and hereinafter referred to as the "agreed services."

*Article II*

(1) The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted, but not before

(a) the Contracting Party to whom the rights are granted has designated an airline or airlines for the specified route or routes, and

(b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines so designated, which it shall do without delay, subject to paragraph (2) of this article and to article VII.

(2) Each of the designated airlines may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of commercial air services.

<sup>1</sup> Came into force on 10 February 1953, by the exchange of the instruments of ratification at Havana, in accordance with article XIV.

<sup>2</sup> See p. 144 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N<sup>o</sup> 2598. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DU PORTUGAL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À LISBONNE, LE 26 JUIN 1951

Le Gouvernement du Portugal et le Gouvernement de la République de Cuba, désireux de conclure un accord en vue de créer dans le plus bref délai possible des services aériens entre les territoires cubains et portugais et au-delà, ont désigné à cette fin des représentants qui, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe<sup>2</sup> du présent Accord, en vue d'établir les services aériens définis dans ladite annexe et ci-après dénommés « les services convenus ».

*Article II*

1) Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés, mais pas avant :

a) Que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter la route ou les routes indiquées, et

b) Que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées la permission d'exploitation voulue, ce qu'elle devra faire sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article VII.

2) Chacune des entreprises désignées pourra être tenue de fournir aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui accorde les droits la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement à l'exploitation des lignes aériennes commerciales.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 10 février 1953 par l'échange des instruments de ratification à La Havane, conformément à l'article XIV.

<sup>2</sup> Voir p. 145 de ce volume.

*Article III*

Any operating rights previously granted by either Contracting Party to a third party (States or airlines) shall continue in force according to their terms.

*Article IV*

(1) The charges which either of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(2) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of either Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of such airline shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or similar charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national airlines (or to the airline of the most-favoured nation) engaged in similar international services.

(3) Aircraft operating on the agreed services of one Contracting Party and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees, and similar duties or charges even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

(4) Goods exempted under the provisions of the foregoing paragraph may be unloaded only with the approval of the customs authorities concerned and shall remain under customs supervision until re-exported.

*Article V*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by either Contracting Party and still valid shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency or licences issued to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

*Article III*

Les droits d'exploitation accordés par l'une des Parties contractantes à des tiers (État ou entreprise de transports aériens) demeureront en vigueur dans les conditions convenues.

*Article IV*

1) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre d'imposer à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services, ne devront pas être plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses entreprises nationales assurant des services internationaux similaires.

2) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord des aéronefs sur ce territoire par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante ou pour le compte desdites entreprises, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de ces entreprises, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et les autres droits et taxes similaires imposés par la première Partie contractante, d'un traitement non moins favorable que celui qu'elle accorde aux entreprises nationales (ou à l'entreprise de la nation la plus favorisée) assurant des transports aériens internationaux.

3) Les aéronefs d'une Partie contractante affectés aux services convenus, les approvisionnements en carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord desdits aéronefs seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts de droits de douane, de frais d'inspection et d'autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols au dessus dudit territoire.

4) Les marchandises ainsi exemptées ne pourront être déchargées qu'avec l'autorisation des autorités douanières intéressées et demeureront sous la surveillance de la douane jusqu'au moment de leur réexportation.

*Article V*

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 de l'exploitation des services convenus. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un autre État.

*Article VI*

(1) The laws and regulations of either Contracting Party concerning the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of either Contracting Party relating to the admission or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall apply to the passengers, crew or cargo of aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party while within the territory of the first Contracting Party.

*Article VII*

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke, by giving thirty days' notice thereof to the other Contracting Party, the rights specified in the Annex to this Agreement with respect to an airline designated by the latter Contracting Party, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the Contracting Party which has designated the said airline, or in case of failure by the said airline to comply with the laws and regulations referred to in article VI of this Agreement or otherwise to fulfil the conditions under which the rights were granted in accordance with this Agreement and its Annex.

*Article VIII*

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization established under the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944,<sup>1</sup> in accordance with the provisions of article 83 of that Convention.

*Article IX*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the routes or the conditions specified in the Annex to this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to take place within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of the routes or of the Annex agreed upon between the said authorities shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

*Article VI*

1) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire, ou à la sortie dudit territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, des équipages et des marchandises se trouvant à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables aux passagers, équipages et marchandises se trouvant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

*Article VII*

Chaque Partie contractante se réserve le droit, moyennant un préavis de trente jours donné à l'autre Partie contractante, de refuser ou de retirer à une entreprise désignée par cette autre Partie contractante l'exercice des droits énoncés dans l'annexe du présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de ressortissants de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, ou si ladite entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article VI ci-dessus ou ne remplit pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

*Article VIII*

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup>, conformément aux dispositions de l'article 83 de ladite Convention.

*Article IX*

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les routes définies ou les conditions prévues dans l'annexe du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; ces consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification des routes ou de l'annexe dont lesdites autorités seront convenues prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

*Article X*

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of its Annex shall be referred for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization, unless the Contracting Parties agree to settle the dispute by reference to an arbitral tribunal appointed by agreement between them, or to any other body or organ. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

*Article XI*

For the purposes of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires :

(a) The term "aeronautical authorities" means, in the case of Portugal, the Directorate General of Civil Aviation or any other body or organ authorized to perform the functions at present exercised by the Directorate General or similar functions, and, in the case of Cuba, the National Transport Commission through the Civil Aviation Board or any other body or organ authorized to perform the functions at present exercised by the said Commission or similar functions.

(b) The term "designated airline" means any airline which the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as being the airline designated by them in conformity with article II of this Agreement for the routes specified in such notification.

(c) The term "territory" has the meaning assigned to it by article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

(d) The definitions contained in paragraphs (a), (b) and (d) of article 96 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 are deemed to apply.

*Article XII*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment 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 Council of the International Civil Aviation Organization.



*Article X*

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son annexe sera soumis au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de le soumettre à un tribunal d'arbitrage désigné d'un commun accord, ou à la décision d'un autre service ou d'un autre organisme. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

*Article XI*

Aux fins du présent Accord et de son annexe, et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Portugal, de la « Direction générale de l'aéronautique civile » ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ladite « Direction générale » ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne la République de Cuba, de la « Commission nationale des transports », agissant par l'intermédiaire du Conseil de l'aéronautique civile, ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ladite Commission ou des fonctions similaires.

b) L'expression « entreprises désignées » s'entend des entreprises de transports aériens que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront signalées par notification écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme étant les entreprises désignées par la première Partie contractante, conformément à l'article II du présent Accord, pour exploiter les routes indiquées dans la notification.

c) Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

d) Les définitions données aux alinéas *a*, *b* et *d* de l'article 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, valent pour le présent Accord.

*Article XII*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date de sa réception par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception adressé par l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date à laquelle elle sera parvenue au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XIII*

Should the two Contracting Parties ratify or accede to a multilateral air convention, the present Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with the provisions of the said convention as soon as it comes into force as between the two Contracting Parties.

*Article XIV*

(a) This Agreement shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged at Havana as soon as possible. The Agreement shall come into force immediately following the exchange of the instruments of ratification.

(b) Pending the deposit of the instruments of ratification and the definitive entry into force of this Agreement, the Contracting Parties undertake to give effect to its provisions, within the limits of their constitutional powers and on a basis of perfect reciprocity, as from the date of signature.

IN FAITH WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

DONE at Lisbon, this 26th day of June 1951, in the Portuguese and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Portugal :

(Signed) Paulo CUNHA

For the Government of Cuba :

(Signed) Vidal MORALES Y CALVO  
Nemesio LEDO Y SEIJO  
Mario TORRES MENIER  
Ulises VALDÉS LLANSÓ

## A N N E X

For the purpose of operating the air services on the routes specified in the Schedules<sup>1</sup> of this Annex, the designated airlines of either Contracting Party shall be accorded in the territory of the other Contracting Party the use on the said routes, of airports open to international traffic and ancillary facilities, as well as rights of transit of non-traffic stops, and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo and mail, subject to the observance of the following principles :

(a) The air transport capacity provided shall bear a close relationship to traffic requirements ;

<sup>1</sup> See p. 150 of this volume.

*Article XIII*

Au cas où l'une des deux Parties contractantes viendrait à ratifier une convention aérienne multilatérale, ou à y adhérer, le présent Accord et son annexe seront modifiés de manière qu'ils soient rendus conformes aux dispositions de ladite convention, dès que celle-ci entrera en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes.

*Article XIV*

a) Le présent Accord devra être ratifié et les instruments de ratification seront échangés à La Havane aussitôt que faire se pourra. L'Accord entrera en vigueur dès que les instruments de ratification auront été échangés.

b) En attendant l'échange des instruments de ratification et l'entrée en vigueur définitive du présent Accord, les Parties contractantes s'engagent, dans les limites de leurs pouvoirs constitutionnels et sur une base de réciprocité absolue, à donner effet à ses dispositions 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 et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Lisbonne, le vingt-six juin mil neuf cent cinquante et un, en langue portugaise et en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Portugal :

(Signé) Paulo CUNHA

Pour le Gouvernement de Cuba :

(Signé) Vidal MORALES Y CALVO  
Nemesio LEDO Y SEIJO  
Mario TORRES MENIER  
Ulises VALDÉS LLANSÓ

## ANNEXE

Aux fins de l'exploitation des services aériens sur les routes indiquées dans les tableaux d'itinéraires<sup>1</sup> joints à la présente annexe, les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit d'utiliser sur lesdites routes les aéroports affectés aux services aériens internationaux (y compris les installations et services auxiliaires), ainsi que du droit de transit, du droit d'escale non commerciale, et du droit d'entrée et de sortie à des fins commerciales, pour charger ou décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, sous réserve de respecter les principes ci-après :

a) La capacité fournie devra être adaptée de près aux besoins du trafic.

<sup>1</sup> Voir p. 151 de ce volume.

(b) There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the routes between their respective territories covered by this Annex.

(c) The services provided by an airline designated under this Agreement and its Annex shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to meet traffic demands between the country to which the airline belongs and the country of ultimate destination of the traffic.

(d) In the operation by the airlines of either Contracting Party of the trunk services specified in Schedules I and II to this Annex, the interests of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration in order that the services provided by the latter on all or part of the same routes may not be unduly affected.

(e) The right to pick up and set down at a point or points on the routes specified in the Schedules to this Annex international traffic destined for or coming from third countries shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of air transport to which both Governments subscribe and shall be subject to the principle that capacity should be related :

(1) to traffic requirements between the country of origin and the countries of destination ;

(2) to the requirements of the economic operation of the services in question ;

(3) to the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

(f) If the whole or part of any route specified in Schedules I and II to this Annex is served by the airlines of both Contracting Parties, they may open negotiations with a view to a system of co-operative working over the said route or part thereof. Any agreement reached shall be submitted for approval to the competent aeronautical authorities of the two Parties.

(g) For the purposes of the two preceding paragraphs, the Government of the Republic of Cuba recognizes the special nature of the air services between Portugal and Brazil which shall be considered as being of the same character as the last category of services mentioned in paragraph (e) 3 of this Annex.

(h) Similarly, the Government of Portugal for its part recognizes the special nature of the air services between Cuba and the United States of America, which shall be considered as being of the same character as the last category of services mentioned in paragraph (e) 3 of this Annex.

(i) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together periodically, and at any time at the request of either of them, to determine whether the principles set forth in this Annex are being complied with by the airlines designated by the Contracting Parties. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall for this purpose supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request :

(1) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the agreed services ;

b) Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services sur les routes reliant leurs territoires respectifs qui sont définies dans la présente annexe.

c) Les services assurés par une entreprise désignée en vertu du présent Accord et de son annexe auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays qui a désigné l'entreprise et le pays de dernière destination du trafic.

d) Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes tiendront compte, en exploitant les services internationaux indiqués aux tableaux I et II de la présente annexe, des intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

e) Le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, en un ou plusieurs points situés sur les routes indiquées dans les tableaux joints à la présente annexe, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvé par les deux Gouvernements, et sera soumis au principe selon lequel la capacité doit être proportionnée :

- 1) A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination ;
- 2) Aux exigences d'une exploitation économique des services en question ;
- 3) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux.

f) Si l'une des routes indiquées aux Tableaux I et II de la présente annexe est desservie en totalité ou en partie par les entreprises des deux Parties contractantes, ces entreprises pourront se concerter en vue d'aboutir à une formule de coopération pour l'exploitation de ladite route ou section de route. Si elles parviennent à un accord, celui-ci sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux Parties.

g) Aux fins de l'application des deux paragraphes précédents, le Gouvernement de la République de Cuba reconnaît la nature très particulière des services aériens entre le Portugal et le Brésil, qui seront considérés comme ayant le même caractère que la dernière catégorie des services mentionnés à l'alinéa 3 du paragraphe e de la présente annexe.

h) De son côté, le Gouvernement du Portugal reconnaît la nature très particulière des services aériens entre Cuba et les États-Unis d'Amérique, qui seront considérés comme ayant le même caractère que la dernière catégorie des services mentionnés à l'alinéa 3 du paragraphe e de la présente annexe.

i) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes procéderont, soit périodiquement, soit à n'importe quel moment, à la demande de l'une d'elles, à des consultations en vue d'assurer que les entreprises désignées par les Parties contractantes respectent les principes énoncés dans la présente annexe. A cette fin, les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande :

- 1) Les statistiques du trafic qui pourront être nécessaires pour procéder à l'examen de la fréquence de la capacité des services convenus ;

(2) such periodic statements as may be reasonably required relating to the traffic carried by its airlines on the routes specified in this Annex, to, from and across the territories of the other Contracting Party, including information concerning the origin and destination of such traffic.

(j) The terms "change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that the section nearer to the terminal point of the route in the territory of the Contracting Party designating the airline is operated by an aircraft different in capacity from that employed on more distant sections. An airline designated by one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions only :

(1) that it is justified by reason of economy of operation ;

(2) that the aircraft used on the section more distant from the terminal point in the territory of the first Contracting Party is smaller in capacity than that used on the nearer section, and carries only passengers, mail and cargo coming from or destined for the aircraft of larger capacity.

(3) that the aircraft of smaller capacity operates only in connexion with the aircraft of larger capacity, for which purpose the time-tables shall be so co-ordinated that the former arrives at the point of change in time for traffic to be transferred from the smaller to the larger aircraft, or vice-versa, and its capacity shall be determined with primary reference to this purpose ;

(4) that there is an adequate volume of transit traffic ;

(5) that the provisions of paragraphs (a), (b), (c) and (e) of the present Annex shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

(h) The rates to be charged for the carriage of passengers and cargo by the airlines specified in the present Annex shall be agreed in the first instance between these airlines, in operating all or part of the same routes. Such agreement shall be based, where possible, on the rates fixed by the special services of the International Air Transport Association. All rates so agreed shall be subject to the approval of the Contracting Parties.

In the event of disagreement between the airlines, the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement. Should the Contracting Parties fail to reach agreement, the matter shall be referred to arbitration as provided for in article X of the Agreement.

(1) The rates to be determined in accordance with paragraph (h) shall be fixed at fair and reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as economical operation, reasonable profit, differences in characteristics of service, including standards of speed and accommodation, and the rates charged by other airlines operating the same route.

(Signed) Paulo CUNHA

(Signed) Vidal MORALES  
N. LEDO  
M. TORRES MENIER  
U. VALDÉS LLANSÓ

2) Les relevés périodiques normalement nécessaires concernant le trafic acheminé par ses entreprises désignées sur les routes indiquées dans la présente annexe à destination ou en provenance des territoires de cette autre Partie contractante, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination de ce trafic.

j) L'expression « rupture de charge » s'applique à l'exploitation de l'un des services convenus par l'entreprise désignée, de manière que la section de routes plus proche du point terminus dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise soit desservie par un aéronef d'une capacité différente de celle des aéronefs sur les sections plus éloignées. Une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourra effectuer une rupture de charge en un point du territoire de l'autre Partie contractante qu'aux conditions suivantes :

1) Cette rupture de charge devra se justifier par des raisons d'économie d'exploitation ;

2) Les aéronefs utilisés sur la section de route plus éloignée du point terminus dans le territoire de la première Partie contractante devront avoir une capacité moindre que les aéronefs utilisés sur la section plus proche et devront transporter uniquement des passagers, du courrier et des marchandises transbordés des aéronefs de capacité plus grande ou destinés à être transférés à bord de ceux-ci.

3) Les aéronefs de capacité moindre ne devront être utilisés que pour correspondre avec les aéronefs de capacité plus grande et leurs horaires devront être coordonnés de telle sorte qu'ils arrivent au point où s'effectuera la rupture de charge en temps utile pour que les passagers, les marchandises et le courrier soient transbordés dans les aéronefs de capacité plus grande ou depuis ces aéronefs ; leur capacité sera fixée en tenant compte essentiellement de ce but ;

4) Le volume du trafic en transit devra être suffisant ;

5) Tous les arrangements relatifs à la rupture de charge devront être régis par les dispositions des paragraphes *a*, *b*, *c* et *e* de la présente annexe.

k) Les tarifs à appliquer pour le transport des passagers et des marchandises par les entreprises visées dans la présente annexe, seront, en premier lieu, fixés d'un commun accord par lesdites entreprises, après consultation des autres entreprises exploitant les mêmes routes ou une section de celles-ci. Les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord sur la base des tarifs établis par les services spéciaux de l'Association du transport aérien international. Tous les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des Parties contractantes. En cas de désaccord entre les entreprises, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend sera soumis à l'arbitrage, comme prévu à l'article X de l'Accord.

l) Les tarifs convenus conformément au paragraphe *k*) ci-dessus, devront être fixés à des taux justes et raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service, y compris les standards de vitesse et de confort, et des tarifs appliqués par d'autres services exploitant la même route.

(Signé) Paulo CUNHA

(Signé) Vidal MORALES  
N. LEDO  
M. TORRES MENIER  
U. VALDÉS LLANSÓ

## SCHEDULE I

## ROUTES TO BE OPERATED BY THE AIRLINES DESIGNATED BY THE PORTUGUESE GOVERNMENT

1. Lisbon — Azores — Bermuda — a point in Cuba, with a possible extension to Mexico ; or Lisbon — Azores — Gander — a point or points in the United States of America a point in Cuba, with a possible extension to Mexico ; in both directions.

2. Lisbon — Sal — Natal and/or Paramaribo — Caracas — a point in Cuba, with a possible extension to Mexico ; in both directions.

## NOTE

(a) No cabotage traffic may be carried in Cuban territory on any of the routes described above ; nevertheless, any intermediate point or points between Lisbon and Cuba may be omitted if necessary.

(b) It is understood that the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo, granted under the terms of the Annex to the designated Portuguese airlines shall not apply to any points between Cuba and the United States of America.

(c) The Cuban authorities agree that passengers carried by the designated Portuguese airlines who break their journey at Havana may continue to the final destination indicated on the ticket with which they entered Havana, within the period of its validity, in any other aircraft of the same airline provided that it follows the same route as the aircraft in which the journey was begun.

(d) In view of the small volume of air traffic which exists at present between Cuba and Mexico, the two Governments agree that, in accordance with the provisions of paragraphs (d) and (e) of the Annex and in order that regional Cuban services between the points mentioned may not be unduly affected, the designated Portuguese airlines may not pick up or set down in Havana international traffic destined for or coming from Mexico.

(Signed) Paulo CUNHA

(Signed) Vidal MORALES  
N. LEDO  
M. TORRES MENIER  
U. VALDÉS LLANSÓ

## SCHEDULE II

ROUTES TO BE OPERATED BY THE AIRLINES DESIGNATED BY THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF CUBA

1. From a point or points in Cuba via Nassau, Bermuda, Azores, with an intermediate or emergency stop where necessary at Gander in Newfoundland, to Lisbon, and thence to Madrid or London, or a point or points beyond in Europe ; in both directions.



## TABLEAU I

## ROUTES À EXPLOITER PAR LES ENTREPRISES DÉSIGNÉES PAR LE GOUVERNEMENT PORTUGAIS

1. Lisbonne – les Açores – les Bermudes – un point à Cuba, avec prolongement possible jusqu'au Mexique ; ou Lisbonne – les Açores – Gander – un point ou des points aux États-Unis d'Amérique – un point à Cuba, avec prolongement possible jusqu'au Mexique ; dans les deux sens.

2. Lisbonne – île du Sel – Natal et/ou Paramaribo Caracas – un point à Cuba, avec prolongement possible jusqu'au Mexique ; dans les deux sens.

## REMARQUES

a) Il est interdit aux entreprises désignées de se livrer au cabotage en territoire cubain sur l'une des routes définies ci-dessus ; toutefois, elles pourront supprimer, à leur convenance, un ou plusieurs points d'escale intermédiaires entre Lisbonne et Cuba.

b) Il est entendu que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises, qui est accordé en vertu des dispositions de l'Annexe, aux entreprises portugaises désignées, ne s'appliquera en aucun des points situés entre Cuba et les États-Unis d'Amérique.

c) Les autorités cubaines acceptent que les passagers transportés par les entreprises portugaises désignées, qui interrompent leur voyage à La Havane, puissent continuer celui-ci jusqu'à la destination finale indiquée sur le billet avec lequel ils sont entrés à La Havane, pendant la durée de validité du billet, à bord d'un autre aéronef appartenant à la même entreprise, à condition que cet aéronef emprunte le même itinéraire que celui à bord duquel le voyage a été commencé.

d) Étant donné le volume peu important de trafic aérien qui existe actuellement entre Cuba et le Mexique, les deux Gouvernements sont convenus que, conformément aux dispositions des paragraphes *d* et *e* de l'annexe et afin que les services régionaux cubains desservant les points mentionnés ne soient pas indûment affectés, les entreprises portugaises désignées ne pourront pas charger ou décharger à La Havane, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance du Mexique.

(Signé) Paulo CUNHA

(Signé) Vidal MORALES  
N. LEDO  
M. TORRES MENIER  
U. VALDÉS LLANSÓ

## TABLEAU II

## ROUTES À EXPLOITER PAR LES ENTREPRISES DÉSIGNÉES PAR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA

1. D'un point ou des points situés à Cuba, via Nassau, les Bermudes, les Açores, avec, en cas de besoin, utilisation de Gander (Terre-Neuve) comme point d'escale intermédiaire ou de secours, à destination de Lisbonne et, de là, à Madrid ou à Londres, ou vers un point ou des points au delà de l'Europe ; dans les deux sens.

2. From a point or points in Cuba, via any suitable intermediate points, to Belem (Pará), Portuguese Guinea, the Cape Verde Islands, the Canary Islands ; or to Dakar in French Equatorial Africa, Lisbon and beyond ; in both directions.

## NOTE

(a) No cabotage traffic may be carried in Portuguese territory on any of the routes described above ; nevertheless, any intermediate point or points between Cuba and Lisbon may be omitted if necessary.

(b) It is understood that the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo, granted under the terms of the Annex to the designated Cuban airlines, shall not apply to any points between Portugal and Spain.

(c) The Portuguese authorities agree that passengers carried by the designated Cuban airlines who break their journey at Lisbon, may continue to the final destination indicated on the ticket with which they entered Lisbon, within the period of its validity, in any other aircraft of the same airline, provided that it follows the same route as the aircraft in which the journey was begun.

(d) In view of the small volume of air traffic which exists at present between Lisbon and Paris and Lisbon and London, the two Governments agree that, in accordance with the provisions of paragraphs (d) and (e) of the Annex and in order that the regional Portuguese services between the points mentioned may not be unduly affected, the designated Cuban airlines may not pick up or set down in Lisbon international air traffic destined for or coming from Paris or London.

(Signed) Paulo CUNHA

(Signed) Vidal MORALES  
N. LEDO  
M. TORRES MENIER  
U. VALDÉS LLANSÓ

2. D'un point ou des points situés à Cuba, via des points intermédiaires appropriés, vers Belém (Pará), la Guinée portugaise, les îles du Cap-Vert, les îles Canaries ; ou vers Dakar (Afrique-Équatoriale Française) et Lisbonne et au-delà ; dans les deux sens.

#### REMARQUES

a) Il est interdit aux entreprises désignées de se livrer au cabotage en territoire portugais sur l'une quelconque des routes définies ci-dessus ; toutefois, elles pourront, à leur convenance, supprimer un ou plusieurs points d'escale intermédiaires entre Cuba et Lisbonne.

b) Il est entendu que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises, qui est accordé, en vertu des dispositions de l'annexe, aux entreprises cubaines désignées, ne s'appliquera en aucun des points situés entre le Portugal et l'Espagne.

c) Les autorités portugaises acceptent que les passagers transportés par les entreprises cubaines désignées, qui interrompent leur voyage à Lisbonne, puissent continuer celui-ci jusqu'à la destination finale indiquée sur le billet avec lequel ils sont entrés à Lisbonne, pendant la durée de validité du billet, à bord d'un autre aéronef appartenant à la même entreprise, à condition que cet aéronef emprunte le même itinéraire que celui à bord duquel le voyage a été commencé.

d) Étant donné le volume peu important de trafic aérien qui existe actuellement entre Lisbonne et Paris et Lisbonne et Londres, les deux Gouvernements sont convenus que, conformément aux dispositions des paragraphes *d* et *e* de l'annexe et afin que les services régionaux portugais desservant les points mentionnés ne soient pas indûment affectés, les entreprises cubaines désignées ne pourront pas charger ou décharger à Lisbonne, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises en provenance ou à destination de Paris ou de Londres.

(Signé) Paulo CUNHA

(Signé) Vidal MORALES  
N. LEDO  
M. TORRES MENIER  
U. VALDÉS LLANSÓ

## P R O T O C O L

Upon signing this day the Air Transport Agreement between the Government of Portugal and the Government of the Republic of Cuba, the signatories, duly authorized thereto, have agreed as follows :

(1) The Governments of Portugal and of the Republic of Cuba state that they consider that the following procedure should be followed in setting up an Arbitral Tribunal designated by the Contracting Parties pursuant to article X of the Agreement :

(a) The Tribunal shall consist of three arbitrators, one to be appointed by each Contracting Party and the third to be designated by agreement between the two arbitrators so appointed, it being understood that the third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party.

(b) Upon the receipt by one Contracting Party of a diplomatic note from the other Contracting Party requesting arbitration in any dispute, each Contracting Party shall appoint its arbitrator within a period of two months. The third arbitrator shall be appointed within a further period of one month ;

(c) Should no agreement be reached on the appointment of the third arbitrator within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization shall be requested to designate a third arbitrator to be elected from the panel of available persons which the International Civil Aviation Organization maintains for service as arbitrators.

(1) As soon as the airlines of the two Contracting Parties begin operating the agreed services for which they were designated, the diplomatic mail of each Contracting Party shall be carried free of charge between Lisbon and Havana in both directions by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, on a basis of reciprocity, provided that such mail does not exceed eight kilogrammes in weight. For this purpose only mail sent by the Portuguese Ministry of Foreign Affairs or the Cuban Ministry of State to their respective diplomatic mission, and mail received therefrom, shall be deemed to be diplomatic mail.

IN FAITH WHEREOF the undersigned plenipotentiaries have drafted the present Protocol which shall have the same force and value as if its provisions had been included in the text of the Agreement of which it is a part.

DONE at Lisbon, this 26th day of June 1951, in the Portuguese and Spanish languages, both texts equally authentic.

(Signed) Paulo CUNHA

(Signed) Vidal MORALES Y CALVO  
Nemesio LEDO Y SEIJO  
Mario TORRES MENIER  
Ulises VALDÉS LLANSÓ

## P R O T O C O L E

En procédant, ce jour, à la signature de l'Accord relatif aux transports aériens conclu entre le Gouvernement du Portugal et le Gouvernement de la République de Cuba, les soussignés, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

1) Le Gouvernement du Portugal et le Gouvernement de la République de Cuba déclarent que le tribunal arbitral que les Parties contractantes pourront désigner en application de l'article X de l'Accord, devra être constitué suivant la procédure ci-après :

a) Le tribunal sera composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis, étant entendu que ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou de l'autre Partie contractante.

b) Chaque Partie contractante désignera son arbitre dans un délai de deux mois à compter de la date de la réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant l'arbitrage du différend. Le troisième arbitre devra être désigné avant l'expiration d'un nouveau délai d'un mois.

c) A défaut d'accord sur la désignation du troisième arbitre dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale sera prié de désigner ce troisième arbitre en le choisissant sur la liste des personnes pouvant servir d'arbitres qui est établie par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2) Dès que les entreprises des deux Parties contractantes auront commencé à exploiter les services convenus, l'entreprise ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes transporteront gratuitement, sur une base de réciprocité, entre Lisbonne et La Havane, et vice-versa, la valise diplomatique de l'autre Partie contractante, à condition que celle-ci ne pèse pas plus de huit kilogrammes.

A cette fin, seront seules considérées comme valises diplomatiques celles que le Ministère des affaires étrangères du Portugal et le Ministère des affaires étrangères de Cuba envoient à leurs missions diplomatiques respectives ou reçoivent desdites missions.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés ont établi le présent Protocole, qui aura la même validité que si ses dispositions avaient été incorporées dans le texte de l'Accord auquel il se rattache.

FAIT à Lisbonne, le vingt-six juin mil neuf cent cinquante et un, en langue portugaise et en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

(Signé) Paulo CUNHA

(Signé) Vidal MORALES Y CALVO  
Nemesio LEDO Y SEIJO  
Mario TORRES MENIER  
Ulises VALDÉS LLANSÓ



**No. 2599**

---

**EGYPT  
and  
JORDAN**

**Agreement (with annex) for the establishment of scheduled  
air services between and beyond their respective  
territories. Signed at Cairo, on 2 January 1952**

*Official texts: English and Arabic.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**ÉGYPTE  
et  
JORDANIE**

**Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services  
aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et  
au-delà. Signé au Caire, le 2 janvier 1952**

*Textes officiels anglais et arabe.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*





### الملحق

— أ —

١ — للمؤسسات التي تعنتها الحكومة الملكية المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعنية المبينة فيما يلي في كلا الاتجاهين والهبوط في الاراضى الاردنية لاغراض تجارية في النقط المبينة في هذه الفقرة .

أ — الطرق المنتهية في الاراضى الاردنية  
القاهرة — القدس و / أو عمان

ب — الطرق المارة بالأراضى الاردنية

١ — القاهرة — القدس و / أو عمان — دمشق — الكويت أو بغداد وما بعدها

٢ — القاهرة — القدس و / أو عمان — بغداد في اتجاه ايران أو الهند

٣ — القاهرة — القدس و / أو عمان — قبرص — تركيا وما بعدها

٢ — للمؤسسات التي تعينها حكومة المملكة الاردنية الهاشمية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعنية المبينة فيما يلي في كلا الاتجاهين والهبوط في الاراضى المصرية لاغراض تجارية في النقط المبينة في هذه الفقرة .

أ — الطرق المنتهية في الاراضى المصرية  
عمان أو القدس — القاهرة و / أو الاسكندرية

ب — الطرق المارة بالأراضى المصرية

١ — عمان أو القدس — القاهرة و / أو الاسكندرية — بنى غازى وما بعدها .

٢ — عمان أو القدس — القاهرة و / أو الاسكندرية — روما وما بعدها

٣ — عمان أو القدس — الاقصر — أسمره وما بعدها

— ب —

إذا لم تكن للمؤسسات التي عينها أحد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدي بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فلهذه المؤسسات حرية اختيار منشأة تسند اليها القيام بتلك الخدمات بشرط أن تكون معتمدة من سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر وتحمل جنسية تلك السلطات .

٥ — اذا لم ينفذ أحد الطرفين المتعاقدين أو أى مؤسسة معينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقاً للفقرة الثانية أو القرار المؤقت الصادر طبقاً للفقرة الثالثة من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها — بمقتضى هذا الاتفاق — للطرف المتعاقد المقصر أو للمؤسسات المعينة من قبل هذا الطرف أو للمؤسسة المعينة المقصرة .

### المادة السادسة عشرة

لاى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت يشاء أن يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغته فى انهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الاعلان فى نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني — وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مضى اثنى عشر شهراً من تاريخ تسلم بالطرف المتعاقد الآخر الاعلان الا اذا كان الاعلان بالانهاء قد سحِبَ بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الاعلان يعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوماً من تاريخ تسلم مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني هذا الاعلان .

### المادة السابعة عشرة

١ — فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد عبارة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة الملكية المصرية المدير العام لمصلحة الطيران المدني أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة لحكومة المملكة الاردنية الها المديرة العام للطيران المدني أو أى شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية .

٢ — يقصد بعبارة « المؤسسات المعينة » مؤسسات النقل الجوى التى تعينها سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعينة والتى اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءاً منه وكل اشارة الى الاتفاق تعنى ايضا الاشارة الى الملحق الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

### المادة الثامنة عشرة

يبدأ العمل بهذا الاتفاق بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .  
اثباتاً لذلك وقع المندوبان المفوضان بما لهما من سلطة مخولة من حكومتهما على هذا الاتفاق ووضعا عليه اختامهما .  
حرر فى القاهرة  
يوم

### المادة الحادية عشرة

يسجل هذا الاتفاق لدى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني المشكل بمقتضى المعاهدة .

### المادة الثانية عشرة

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور سويا بناء على طلب أى من تلك السلطات بقصد ضمان مراعاة القواعد المنصوص عليها في هذا الاتفاق وتنفيذ أحكامه وتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

### المادة الثالثة عشرة

إذا أصبحت اتفاقية ما متعددة الاطراف بشأن النقل الجوي الدولي المنتظم سارية المفعول بالنسبة الى كل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق وأحكام الاتفاقية المذكورة .

### المادة الرابعة عشرة

إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين في تعديل النصوص الواردة في ملحق هذا الاتفاق فله أن يطلب الدخول في مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب أن تبدأ هذه المشاورات في خلال ستين يوما من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات متى تأيدت بمذكرات يتبادلها الطرفان المتعاقدان بالطريق الدبلوماسي .

### المادة الخامسة عشرة

١ — مع عدم الاخلال بأحكام المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق ، اذ نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما اولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة .

٢ — فاذا لم يصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات المباشرة في مدى تسعين يوما من بدء اثاره الخلاف من جانب أى من الطرفين المتعاقدين .

أ — جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أى شخص أو هيئة اخرى يختارانهما للفصل فيه .

ب — فاذا لم يتفقا على التحكيم أو اذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوما يكون لأى منهما أن يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني ليفصل فيه .

٣ — لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب الى هيئة التحكيم أو مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني — حسب الاحوال — أن يقرر في مدى ثلاثين يوما من تاريخ الطلب ما يجب اتخاذه من اجراءات مؤقتة للمحافظة على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ — يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار مؤقت أو حكم نهائي يصدر وفقا للفقرتين ٢ و ٣ من هذه المادة .

الاجور وكذا بجميع المعلومات الأخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعينة وبما يطرأ على كل منها من تعديلات .

٢ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسسته المعينة بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلي على خطوطها الجوية المعينة الى ومن وعبر اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

### المادة العاشرة

١ — تحدد أجور النقل في مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التي تشمل اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط ( بما في ذلك السرعة ومستوى الراحة ) ومع مراعاة الاجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية المنتظمة الاخرى التي تعمل على نفس الطريق أو على جزء منه .

٢ — تحدد الاجور التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على أى من الطرق المعينة بين اقليمى الطرفين المتعاقدين أو بين اقليم احدهما واقليم دولة أخرى كالاتى : —

أ — وفقا لقرارات أى منظمة لمؤسسات النقل الجوي تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط أن يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

أوب — بالاتفاق بين المؤسسات صاحبة الشأن المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين اذا لم تكن تلك المؤسسات اعضاء في نفس المنظمة أو اذا لم تكن هناك قرارات مانوه عنه في الفقرة (أ) السابقة . على أنه في الحالات التي لايعين فيها أحد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوي للعمل على أى من الطرق الجوية المعينة ولم تحدد الاجور على هذا الطريق وفقا للفقرة ( ٢ — أ ) فان لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للقيام بالعمل على هذا الطريق أن تحدد الاسعار التي تتقاضاها .

٣ — يجب أن تعرض الاجور التي تحدد على هذا النحو على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وتصبح نافذة بعد مضي ثلاثين يوما من ابلاغها الى سلطات الطيران المذكورة مالم تعلن سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها عليها .

٤ — في حالة عدم تحديد الاجور وفقا للفقرة الثانية من هذه المادة أو في حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين على الاجور التي حددت طبقا للفقرة الثانية المذكورة على الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ مايلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . وعند عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقا للمادة الخامسة عشرة من هذا الاتفاق .

وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو بالتطبيق لحكم المادة الخامسة عشرة تظل الاجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود أجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن اقتضاء اجور معقولة .

### المادة الخامسة

١ — مع مراعاة أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنع كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعنية من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعنية الحق في نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم أحد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الآخر أو اقليم أى بلد ثالث .

٢ — لا تخول الفقرة الاولى من هذه المادة المؤسسات المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين الحق في نقل ركاب أو بضائع أو بريد بمقابل من نقطة واقعة في اقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة اخرى في نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل أو مقصده النهائي .

### المادة السادسة

١ — يجب أن تتاح للمؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة في تشغيلها على الطرق الجوية المعنية بين اقليميهما .

٢ — يكون الهدف الرئيسي للمؤسسات المعنية عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية المعنية توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب وحاجة النقل القائمة والممكن توقفها عقلا بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التى ينتهى اليها هذا النقل .

٣ — يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعنية من أى من الطرفين المتعاقدين أن يكون مجموع الحمولة التى تقدمها المؤسسات المعنية من الطرفين المتعاقدين على أى جزء من الطرق الجوية المعنية تقع احدى نهايتيه في اقليم أى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها الحمولة التى تقدمها المؤسسات الاخرى على نفس الجزء من الطريق متناساة تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى .

### المادة السابعة

يجب الاتساع المؤسسات المعنية من أى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها اثناء تشغيلها للخطوط الجوية المعنية بحيث تضر بمصالح أى مؤسسة نقل جوى تابعة للطرف المتعاقد الآخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

### المادة الثامنة

تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التى يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين فى اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التى تمون بها طائرات المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها قيما عدا هذا لاحكام التعليمات الجمركية المتبعة — هذا علاوة على ماقتض به المادة ٢٤ من المعاهدة .

### المادة التاسعة

١ — على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعنية بأن تمتد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفى ابدر وقت ممكن بصور من جداول مواعيد السفر وتعريفه

٣ — يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين قبل أن تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التى عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من تلك المؤسسة اثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد التى تطبقها عادة هذه السلطات بالنسبة لتشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط ألا تكون أحكام هذه القوانين والقواعد متعارضة مع أحكام المعاهدة أو أحكام هذا الاتفاق .

٤ — بعد استيفاء أحكام الفقرتين الاولى والثانية من هذه المادة يجوز للمؤسسات التى عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة فى أى وقت .

### المادة الثالثة

١ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الآخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف أو إلغاء الحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أى حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ — يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع أى مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فى المادة الخامسة من هذا الاتفاق وبفرض ما يراه ضروريا من شروط يجب عليها اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والقواعد المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منع الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقا لهذا الاتفاق .

وعلى أى حال لا يتخذ أى من الطرفين المتعاقدين بمفرده هذا الاجراء قبل اخطار الطرف المتعاقد الآخر بالعزم على ذلك وعدم تمكن سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من الوصول بطريق المناورات المباشرة الى اتفاق فى مدى ثلاثين يوما من تاريخ الاخطار المذكور .

### المادة الرابعة

١ — تسرى القوانين والقواعد المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين ، وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى اقليمه أو بمقادرتها أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحظتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى ذلك الاقليم .

٢ — تسرى القوانين والقواعد المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين ، وعلى الخصوص ما يتعلق منها بدخول اقليمه أو مغادرته ، بالنسبة لركاب وطاقم الطائرات والبضائع التى تحملها ( كقوانين الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحى ونظم العملة ) على الركاب والطاقم والبضائع التى تحملها طائرات المؤسسات التى يعينها الطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى اقليم الطرف المتعاقد الاول .

No. 2599. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق بين الحكومة الملكية المصرية  
وحكومة المملكة الاردنية الهاشمية  
بشأن تسيير خطوط جوية منتظمة بين اقليميهما والى ماورائهما

بما أن الحكومة الملكية المصرية وحكومة المملكة الاردنية الهاشمية المشار اليهما فيما بعد بعبارة « الطرفين المتعاقدين » طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤ المشار اليها فيما بعد بلفظ « المعاهدة » . ولما كان من المرغوب فيه تنظيم المواصلات الجوية الدولية بطريقة مأمونة ومنسقة والعمل جهد استطاعتهما على انماء التعاون الدولي في هذا السبيل . ورغبة في تنشيط النقل الجوي الدولي بأقل الاجور التي تتفق وقواعد الاقتصاد السليمة كوسيلة لانماء حسن التفاهم والمودة بين الشعبين وتأمينا للفوائد العديدة غير المباشرة لهذا النوع من النقل لصالح البلدين . ورغبة في عقد اتفاق يهدف الى ترقية النقل التجارى الجوي المنتظم بين اقليميهما والى ماوراءهما .

فقد عيننا مندوبيهما المفوضين الموقعين أدناه لهذا الغرض واللذين وافقا — بناء على تفويض من حكومتيهما — على ما يأتي : —

### المادة الاولى

- ١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحق في تشغيل الخطوط الجوية الميينة في الملحق لهذا الاتفاق ( والتي سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية الميينة » ) وذلك على الطرق الميينة بالملحق المذكور ( والتي سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية الميينة » ) .
- ٢ — يمكن البدء في تشغيل أى من الخطوط الجوية الميينة كله أو جزء منه فوراً أو في تاريخ لاحق وفقاً لرغبة الطرف المتعاقد الذي منحت له هذه الحقوق بشرط مراعاة احكام هذا الاتفاق .

### المادة الثانية

- ١ — على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر كتابة باسم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يعينها لتشغيل الخطوط الجوية الميينة وفقاً لهذا الاتفاق .
- ٢ — على سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر عند استلامها هذا الاخطار أن يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات الميينة دون أى تأخير لامبررله وذلك مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة وأحكام المادة الثالثة من هذا الاتفاق .

No. 2599. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE ROYAL GOVERNMENT OF EGYPT AND THE GOVERNMENT OF THE HASHEMITE KINGDOM OF THE JORDAN FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT CAIRO, ON 2 JANUARY 1952

---

The Royal Government of Egypt and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, hereinafter described as the contracting parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944<sup>2</sup> (hereinafter referred to as the Convention).

Considering that it is desirable to organise international air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field :

Considering also that it is desirable to stimulate international air travel, at the lowest possible rates consistent with sound economic principles, as a means of promoting friendly understanding and goodwill among peoples and securing the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of both countries,

And desiring, to conclude an agreement for the purpose of promoting commercial scheduled air transport services between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed the undersigned plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorised to that effect by their respective Governments, have agreed as follows :

*Article I*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate the air services specified in the Annex<sup>3</sup> to this agreement (hereinafter referred to as the "specified air services") on the routes specified in the said Annex (hereinafter referred to as the "Specified air routes").

---

<sup>1</sup> Came into force on 14 April 1954, upon notification by both parties of their respective ratification of the Agreement, in accordance with article XVIII.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469 and, Vol. 178, p. 418.

<sup>3</sup> See p. 180 of this volume.



[TRADUCTION — TRANSLATION]

N<sup>o</sup> 2599. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT ROYAL D'ÉGYPTE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ AU CAIRE, LE 2 JANVIER 1952

Le Gouvernement royal d'Égypte et le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après dénommée « la Convention ») ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>,

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser d'une manière sûre et méthodique les services aériens internationaux et de favoriser dans la mesure du possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine,

Considérant également qu'il est souhaitable de stimuler les voyages aériens internationaux aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une économie saine, de façon à faire régner la bonne entente et l'amitié entre les peuples et à s'assurer des nombreux avantages indirects qu'offre ce moyen de transport pour le bien mutuel des deux pays,

Et désireux de conclure un accord en vue d'encourager le développement des services commerciaux réguliers de transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ont désigné à cette fin les plénipotentiaires soussignés qui, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe<sup>3</sup> du présent Accord, (ci-après dénommés « les services aériens indiqués ») sur les routes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées les « routes aériennes indiquées »).

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 14 avril 1953, date à laquelle les deux Parties se sont réciproquement notifié leur ratification de l'Accord, conformément à l'Article XVIII.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

<sup>3</sup> Voir p. 181 de ce volume.

2. Subject to the provisions of this Agreement, any of the specified air services may be inaugurated in whole or in part immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

#### *Article II*

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for purpose of operating by virtue of the present Agreement the specified air services.

2. On receipt of the designation, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and of Article III of the present Agreement, without undue delay grant to the airlines designated the appropriate operating permission.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party, before granting operating permission to an airline designated by the other Contracting Party, may require the airline to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and rules which they normally apply to the operation of scheduled air services provided that such laws and rules do not conflict with the provisions of the Convention or of the present Agreement.

4. 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 specified air services.

#### *Article III*

1. 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 rights specified in Article V of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights 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.

2. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the rights specified in Article V of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws and rules of the Contracting Party granting these rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

Such unilateral action, however, shall not take place before the intention to do so is notified to the other Contracting Party and consultation between the

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, en totalité ou en partie, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

#### *Article II*

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante désigneront par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter les services aériens indiqués.

2. Au reçu de la désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante seront, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article III du présent Accord, tenues d'accorder sans délai inutile la permission d'exploitation voulue aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront, avant d'accorder la permission d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, exiger de ladite entreprise la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens réguliers, à condition que ces lois et règlements ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la Convention ou celles du présent Accord.

4. Lorsque les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise ainsi désignée et autorisée pourra, à tout moment, mettre en exploitation les services aériens indiqués.

#### *Article III*

1. Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accepter la désignation d'une entreprise, de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article V du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ses ressortissants.

2. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre pour une entreprise l'exercice des droits énoncés à l'article V du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits ou manquerait de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

Cette mesure unilatérale ne pourra toutefois être prise que si l'autre Partie contractante en a été préalablement avisée et seulement si les consultations entre

aeronautical authorities of both Contracting Parties has not led to agreement within a period of thirty days from the date of the said notification.

#### *Article IV*

1. The laws and rules of one Contracting Party, especially those relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and rules of one Contracting Party, especially those relating to entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, quarantine and exchange regulations) shall be applicable to the passengers, crew and cargo of the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party, while in the territory of the former Contracting Party.

#### *Article V*

1. In the operation of the specified air services, each Contracting Party grants the designated airlines of the other Contracting Party, subject to the provisions of Articles VI & VII, the right of putting down and taking on in the territory of one Contracting Party, international traffic originating in or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country.

2. Paragraph (1) of this article shall not be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take 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, whatever the origin or the ultimate destination of such traffic.

#### *Article VI*

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate on the specified air routes between their respective territories.

2. In the operation of the specified air services, the designated airlines of either Contracting Party shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic demand between the territory of the Contracting Party designating the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pas abouti à une entente dans un délai de trente jours à compter de la date de l'avis.

#### *Article IV*

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante, notamment ceux relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises se trouvant à bord des aéronefs (tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douanes, de quarantaine et de contrôle des devises) seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises se trouvant à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante pendant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

#### *Article V*

1. Sous réserve des dispositions des articles VI et VII, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante qui exploiteront les services aériens indiqués, le droit de décharger et de charger sur son territoire, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante ou d'un pays tiers.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne devront pas être interprétées comme conférant aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et 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 contractante, quelle que soit la provenance ou la dernière destination du trafic en question.

#### *Article VI*

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter des services aériens dans des conditions équitables et égales, sur les routes aériennes indiquées reliant leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toujours pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic entre le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise et les pays de dernière destination du trafic.

3. In the operation of the specified air services of either Contracting Party, the combined capacity provided by the designated airlines of both Contracting Parties for each sector of the specified air routes one end of which is in the territory of either Contracting Party, together with the capacity provided by other air services on the same sectors, shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transportation.

#### *Article VII*

In the operation of the specified air services the rights granted to the airlines designated by either Contracting Party shall not be exercised abusively to the detriment or disadvantage of any airline of the other Contracting Party, operating on all or part of the same route.

#### *Article VIII*

Fuel and lubricating oils taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party, in the territory of the other Contracting Party shall, subject to compliance in other respects with the customs regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges imposed in the territory of that latter Contracting Party. This treatment shall be in addition to that accorded under Article 24 of the Convention.

#### *Article IX*

1. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time-tables, rates schedules and all other similar relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications of such time-tables, rates schedules and information.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on their air services to, from or through the territory of the other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

#### *Article X*

1. Rates shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operations, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the rates charged by the other scheduled air service operators on the route concerned or part thereof.

3. En exploitant les services aériens assignés à l'une ou à l'autre des Parties contractantes, les entreprises désignées par les deux Parties devront offrir, pour chaque section des routes aériennes indiquées dont l'une des extrémités est située sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, une capacité totale qui, compte tenu de la capacité offerte par les autres services aériens exploitant les mêmes sections, soit raisonnablement adaptée aux besoins du public en matière de transports aériens.

*Article VII*

En exploitant les services aériens indiqués, les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes s'abstiendront de faire des droits qui leur sont accordés un usage abusif au détriment ou au désavantage de l'autre Partie contractante exploitant tout ou partie de la même route.

*Article VIII*

Les carburants et les huiles lubrifiantes pris à bord des aéronefs des entreprises désignées par l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante, tout en restant par ailleurs assujettis aux règlements douaniers de cette autre Partie contractante, seront exonérés des droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires imposés dans ledit territoire. Ce traitement aura un caractère supplétif par rapport à celui qui est accordé en vertu des dispositions de l'article 24 de la Convention.

*Article IX*

1. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des tarifs et tous autres renseignements utiles de cet ordre concernant l'exploitation des services aériens indiqués, ainsi que le texte de toute modification desdits horaires, tarifs ou renseignements.

2. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques du trafic assuré par leurs services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à travers celui-ci ; ces statistiques devront indiquer la provenance et la destination du trafic.

*Article X*

1. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises exploitant des services aériens réguliers sur la même route ou une partie de celle-ci.

2. The rates to be charged by any of the airlines designated under this Agreement in respect of traffic on any of the specified air routes between the territories of the two Contracting Parties, or between the territory of a third country and the territory of one of the Contracting Parties shall be fixed either ;

(a) In accordance with such rate resolutions as may be adopted by an airlines organisation to which the designated airlines concerned are members, and accepted for that purpose by the two Contracting Parties ; or,

(b) by agreement between the designated airlines concerned where these airlines are not members of the same airlines organisation, or where no resolution as referred to in 2 (a) above has been adopted ; provided that, if either Contracting Party has not designated on airline in respect of any of the specified air routes and rates for that route have not been fixed in accordance with paragraph 2 (a) above, the airlines designated by the other Contracting Party to operate on that route may fix the rates thereof.

3. Rates so fixed shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties and shall become effective thirty days after their receipt by the said aeronautical authorities unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have given notice of disapproval.

4. In the event that rates are not fixed in accordance with para. 2 above or that the aeronautical authorities of either Contracting Party disapprove of the rates so fixed, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and shall take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XV. Pending the settlement of the dispute by agreement or until it is decided under Article XV, the rates already established, or, if no rates have been established, reasonable rates, shall be charged by the airlines concerned.

#### *Article XI*

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention.

#### *Article XII*

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult each other at the request of either authority for the purpose of ensuring the observance of the principles and the fulfilment of the provisions set out in this Agreement and will exchange such information as is necessary for that purpose.



2. Les tarifs que devra appliquer toute entreprise désignée en vertu du présent Accord pour le trafic sur l'une quelconque des routes aériennes indiquées entre les territoires des deux Parties contractantes ou entre le territoire de l'une d'elles et celui d'un pays tiers seront fixés :

a) Soit conformément aux résolutions relatives aux tarifs qui seraient adoptées par une organisation d'entreprises de transports aériens à laquelle appartiennent les entreprises désignées intéressées et seraient acceptées à cette fin par les deux Parties contractantes ;

b) Soit par voie d'accord entre les entreprises désignées intéressées lorsque ces entreprises ne feront pas partie de la même organisation d'entreprises de transports aériens ou lorsqu'aucune résolution n'aura été adoptée comme il est prévu à l'alinéa *a* ci-dessus, étant entendu que si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise pour exploiter l'une quelconque des routes aériennes indiquées, et si les tarifs applicables à cette route n'ont pas été fixés conformément à l'alinéa *a* ci-dessus, les entreprises désignées par l'autre Partie contractante pour exploiter cette route pourront fixer les tarifs à y appliquer.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes et entreront en vigueur trente jours après la date à laquelle lesdites autorités en auront reçu communication, à moins que l'une ou l'autre d'entre elles n'ait notifié son opposition.

4. Au cas où les tarifs ne seraient pas fixés conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante refusent d'approuver les tarifs ainsi fixés, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à un accord et prendront toutes les mesures nécessaires pour y donner effet. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XV. En attendant que le différend soit réglé par voie d'accord ou conformément aux dispositions de l'article XV, les entreprises intéressées appliqueront les tarifs déjà établis ou, à défaut, des tarifs raisonnables.

#### *Article XI*

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué par la Convention.

#### *Article XII*

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord, et elles échangeront les renseignements nécessaires à cette fin.

*Article XIII*

If a general multilateral convention on traffic rights for scheduled international air services comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

*Article XIV*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the Annex to this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, and in that event such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Modifications agreed between these authorities will come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

*Article XV*

1. Without prejudice to Art. XVI of this Agreement, 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 between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation within ninety days of the matter in dispute being first raised by either Contracting Party,

(a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body ; or

(b) If they do not agree or, if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its compositions within thirty days, either Contracting Party may submit the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organisation.

3. Either Contracting Party may request the arbitral tribunal or the Council of the International Civil Aviation Organisation, as the case may be, to indicate within thirty days of such request, provisional measures to be taken to preserve the respective rights of both Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any provisional measures and final decision given under paras. 2 and 3 of this Article.

*Article XIII*

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux droits de trafic des services aériens internationaux réguliers entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de telle manière qu'il soit rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article XIV*

Si une Partie contractante estime souhaitable de modifier les clauses de l'annexe du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; dans ce cas, lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Les modifications dont ces autorités seront convenues prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes effectué par la voie diplomatique.

*Article XV*

1. Sans préjudice des dispositions de l'article XVI du présent Accord, si un différend s'élève entre les Parties contractantes 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 directes.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles aura soulevé l'affaire :

a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme ; ou

b) Si elles ne parviennent pas à un accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent se mettre d'accord sur la composition de ce tribunal dans un délai de trente jours, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. Chacune des Parties contractantes pourra demander au tribunal arbitral ou au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, selon le cas, de prescrire, dans un délai de trente jours à compter de ladite demande, les mesures provisoires qu'il conviendrait de prendre pour sauvegarder les droits respectifs des deux Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires prescrites ou à toute décision finale rendue en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article.

5. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party, fails to comply with any provisional measures or a final decision given under paras. 2 and 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

#### *Article XVI*

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 Council of the International Civil Aviation Organization. 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 days after the receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organization.

#### *Article XVII*

1. For the purpose of this Agreement the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Egyptian Government, the Director General of Civil Aviation, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director and, in the case of the Hashemite Jordan Government the Director of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director.

2. The term "designated airlines" shall mean the air transport enterprises which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as being the airlines designated by it for the operation of the specified air services.

3. The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the "Agreement" shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

#### *Article XVIII*

This Agreement shall enter into force as soon as both Contracting Parties have notified each other of their respective ratification of this Agreement.

5. Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas aux mesures prescrites ou à une décision finale rendue en application des dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en faute ou aux entreprises désignées par cette dernière ou à l'entreprise désignée en faute.

#### *Article XVI*

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 au Conseil de 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 contractante l'aura reçu, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception venant de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article XVII*

1. Aux fins du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement égyptien, du Directeur général de l'aviation civile en exercice et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par le Directeur général et, en ce qui concerne le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie, du Directeur de l'aviation civile en exercice et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par le Directeur.

2. L'expression « entreprises désignées » s'entend des entreprises de transports aériens dont les autorités aéronautiques d'une Partie contractante auront notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles sont les entreprises désignées par la première Partie contractante pour exploiter les services aériens indiqués.

3. L'annexe du présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toute mention de « l'Accord » visera également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera disposé autrement de façon expresse.

#### *Article XVIII*

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties contractantes se seront réciproquement notifié leur ratification de l'Accord.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals :—

DONE at Cairo the second day of January 1952.

<p>For the Egyptian Government:</p> <p style="text-align: center;">(<i>Signed</i>) Ibrahim FARAG Deputy Minister of Foreign Affairs</p>	<p>For the Government of the Hashemite Kingdom of the Jordan :</p> <p style="text-align: center;">(<i>Signed</i>) Ony ABD EL HADI Bey Minister Plenipotentiary in Egypt</p>
---	---

#### A N N E X

##### A

1. The airlines designated by the Royal Government of Egypt shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in Jordan Territory at the points specified in this paragraph.

(a) *Routes terminating in Jordan Territory* :—

Cairo - Jerusalem and/or Amman

(b) *Routes traversing Jordan Territory* :—

- 1 — Cairo - Jerusalem and/or Amman - Damascus - Kuwait or Baghdad and beyond.
- 2 — Cairo - Jerusalem and/or Amman - Baghdad in the direction of Iran and India.
- 3 — Cairo - Jerusalem and/or Amman - Cyprus - Turkey and beyond.

2. The airlines designated by the Royal Government of the Hashemite Kingdom of Jordan shall be entitled to operate air services in both directions on each of the routes specified, and to land for traffic purposes in Egypt at the points specified in this paragraph :

(a) *Routes terminating in Egyptian Territory* :—

1 — Amman or Jerusalem - Cairo and/or Alexandria.

(b) *Routes traversing Egyptian Territory* :—

- 1 — Amman or Jerusalem - Cairo and/or Alexandria - Benghasi and beyond.
- 2 — Amman or Jerusalem - Cairo and/or Alexandria - Rome and beyond.
- 3 — Amman or Jerusalem - Luxor - Asmara and beyond.

##### B

In case the designated airlines of either Contracting Party do not handle their own traffic in the territory of the other Contracting Party through their own office and by their own personnel, the latter Party may require them to assign such functions to an organisation approved by its aeronautical authorities and bearing its nationality.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT au Caire, le 2 janvier 1952.

Pour le Gouvernement égyptien :	Pour le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie :
(Signé) Ibrahim FARAG	(Signé) Ony ABD EL HADI Bey
Ministre adjoint des affaires étrangères	Ministre plénipotentiaire en Égypte

#### A N N E X E

##### A

1. Les entreprises désignées par le Gouvernement royal d'Égypte seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, les services aériens sur chacune des routes indiquées et à effectuer des escales commerciales en territoire jordanien, aux points spécifiés ci-après :

a) *Routes ayant leur terminus en territoire jordanien :*

Le Caire - Jérusalem et/ou Amman

b) *Routes traversant le territoire jordanien :*

1. Le Caire - Jérusalem et/ou Amman - Damas - Koweït ou Bagdad et au-delà.

2. Le Caire - Jérusalem et/ou Amman - Bagdad en direction de l'Iran et de l'Inde.

3. Le Caire - Jérusalem et/ou Amman - Chypre - Turquie et au-delà.

2. Les entreprises désignées par le Gouvernement royal du Royaume hachémite de Jordanie seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, les services aériens sur chacune des routes indiquées et à effectuer des escales commerciales en Égypte, aux points spécifiés ci-après :

a) *Routes ayant leur terminus en territoire égyptien :*

1. Amman ou Jérusalem - Le Caire et/ou Alexandrie.

b) *Routes traversant le territoire égyptien :*

1. Amman ou Jérusalem - Le Caire et/ou Alexandrie - Benghazi et au-delà.

2. Amman ou Jérusalem - Le Caire et/ou Alexandrie - Rome et au-delà.

3. Amman ou Jérusalem - Louqsor - Asmara et au-delà.

##### B

Au cas où les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes n'emploieraient pas leur propre agence et leur propre personnel pour assurer leur exploitation dans le territoire de l'autre Partie contractante, cette dernière pourra leur imposer de confier cette tâche à une organisation agréée par ses autorités aéronautiques et ayant sa nationalité.





No. 2600

---

**ISRAEL**  
**and**  
**UNION OF SOUTH AFRICA**

**Exchange of notes constituting an agreement to regulate  
air services between Israel and the Union of South  
Africa. Pretoria, 5 May 1953**

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**ISRAËL**  
**et**  
**UNION SUD-AFRICAINE**

**Échange de notes constituant un accord réglementant les  
services aériens entre Israël et l'Union Sud-Africaine.  
Prétoira, 5 mai 1953**

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

No. 2600. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOUTH AFRICA TO REGULATE AIR SERVICES BETWEEN ISRAEL AND THE UNION OF SOUTH AFRICA. PRETORIA, 5 MAY 1953

---

I

Pretoria, 5 May 1953

Mr. Minister,

I have the honour to inform you that the Government of Israel are prepared to conclude with the Government of the Union of South Africa an agreement on the following terms to regulate air services between Israel and the Union of South Africa.

1. For the purposes of the present Agreement —
  - (a) the term "territory" means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, mandate, administration or trusteeship of the parties to the agreement ;
  - (b) the term "air service " means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo ;
  - (c) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, mail or cargo.
2. Subject to the Union Government reserving their right to re-open negotiations at any time for the operation of a reciprocal air service between the Union and Israel, the Government of the Union of South Africa agree to an air service between the respective territories of Israel and of the Union being operated on behalf of, and by an air-line designated by, the Government of Israel.
3. Substantial ownership and effective control of the airline designated shall be vested in nationals of Israel.
4. The air service shall be operated on the following route in both directions :  
From Lydda to Johannesburg via Khartoum, Entebbe and/or Nairobi and Livingstone.
5. Any or all of the intermediate points on the route may be omitted on any or all flights at the option of the designated airline.

---

<sup>1</sup> Came into force on 5 May 1953, by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N<sup>o</sup> 2600. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup>  
ENTRE LE GOUVERNEMENT D'ISRAËL ET LE GOU-  
VERNEMENT DE L'UNION SUD-AFRICAINE RÉGLE-  
MENTANT LES SERVICES AÉRIENS ENTRE ISRAËL  
ET L'UNION SUD-AFRICAINE. PRÉTORIA, 5 MAI 1953

I

Prétoiria, le 5 mai 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement d'Israël est disposé à conclure avec le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine un accord réglementant les services aériens entre Israël et l'Union Sud-Africaine, dont le texte serait le suivant :

1. Aux fins du présent Accord :

- a) Le terme « territoire » désigne les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, le mandat, l'administration ou la tutelle des Parties au présent Accord ;
- b) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;
- c) L'expression « escale non commerciale » s'entend de toute escale qui n'est pas destinée au chargement ou au déchargement de passagers, de marchandises ou de courrier.

2. Sous réserve de son droit de rouvrir à n'importe quel moment des négociations en vue d'établir, sur la base de la réciprocité, un service aérien entre l'Union et Israël, le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine accepte qu'un service aérien reliant les territoires respectifs d'Israël et de l'Union soit exploité au nom du Gouvernement d'Israël par une entreprise de transports aériens désignée par ce Gouvernement.

3. Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée doivent être entre les mains de ressortissants israéliens.

4. Le service aérien sera exploité sur la route suivante, dans les deux sens :

De Lydda à Johannesburg via Khartoum, Entebbe et/ou Nairobi et Livingstone.

5. L'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales intermédiaires prévues sur la route.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 5 mai 1953 par l'échange desdites notes.

6. Points on the route at which, subject to the concurrence of any third country that may be involved, traffic from or for Union territory

- (i) may be set down or picked up, that is, are agreed traffic stops, and
- (ii) may not be set down or picked up, that is, are stops for non-traffic purposes,

by the airline designated by the Government of Israel are :

<i>Country</i>	<i>(a) Traffic stops</i>	<i>(b) Stops for non-traffic purposes</i>
Union of South Africa and South West Africa . . .	Johannesburg	—
Israel . . . . .	Lydda	—
Anglo-Egyptian Sudan . . . . .	Khartoum	—
Kenya . . . . .	Nairobi	—
Uganda . . . . .	Entebbe	—
Northern Rhodesia . . . . .	—	Livingstone

7. The airline designated by the Government of Israel, shall, on the route specified in paragraph 4 hereof and at the place in the territory of the Union of South Africa mentioned in the preceding paragraph, be entitled to set down and pick up —

- (i) traffic embarked in or destined for places in Israel territory ;
- (ii) traffic embarked in or destined for third countries situated on and traversed by that portion of the specified route linking and lying between the territories of Israel and of the Union provided that such traffic is picked up and set down in such third countries at the places specified in paragraph 6 above ;
- (iii) off-route passengers making genuine stop-overs at the traffic stops set out in paragraph 6 above.

8. The frequency of the air service shall be once per fortnight. However, until such time as a reciprocal air service is operated between the Union and Israel on behalf of, and by an airline designated by, the Government of the Union of South Africa, the frequency of the air service operated on behalf of, and by the airline designated by, the Government of Israel shall be once per week.

9. The aircraft approved for use is a Constellation (converted C69) presently equipped with fifty-six passenger seats. No change in aircraft type may be made without the prior consent of the Union Government.

10. Not more than five through-passengers per service may be convoyed from Johannesburg to Rome and/or London and vice versa.

11. The stop-over privileges referred to in paragraph 7 (iii) above are subject to :

- (i) the passenger's ticket being endorsed prior to embarkation at his point of origination of journey, for a genuine stop-over or break of journey in accordance with International Air Transport Association (IATA) rules, and
- (ii) the period of stop-over being not less than twenty-four hours. In this connection neither a normal night stop nor the period between connecting services shall *ipso facto* constitute a stop-over.

6. Les divers points de la route où, sous réserve de l'agrément des pays tiers intéressés, l'entreprise désignée par le Gouvernement d'Israël,

- i) aura le droit de décharger ou de charger du trafic en provenance ou à destination du territoire de l'Union (escales commerciales convenues), et
- ii) n'aura pas le droit de décharger ou de charger du trafic de cet ordre (escales non commerciales),

sont les suivants :

<i>Pays</i>	<i>a) Escales commerciales</i>	<i>b) Escales non commerciales</i>
Union Sud-Africaine et Sud-Ouest africain . . . . .	Johannesburg	—
Israël . . . . .	Lydda	—
Soudan anglo-égyptien . . . . .	Khartoum	—
Kenya . . . . .	Nairobi	—
Ouganda . . . . .	Entebbe	—
Rhodésie du Nord . . . . .	—	Livingstone

7. L'entreprise désignée par le Gouvernement d'Israël pourra, sur la route indiquée au paragraphe 4 ci-dessus et au point en territoire de l'Union Sud-Africaine mentionné dans le paragraphe précédent, charger et décharger :

- i) du trafic en provenance ou à destination de points situés en territoire israélien ;
- ii) du trafic en provenance ou à destination de pays tiers situés sur la section de la route indiquée reliant les territoires d'Israël et de l'Union et traversée par ladite route, à condition que ledit trafic soit chargé et déchargé dans les pays tiers aux points indiqués au paragraphe 6 ci-dessus ;
- iii) des passagers pour une destination située en dehors de la route mais qui font réellement escale aux points énumérés au paragraphe 6 ci-dessus.

8. Le service aérien sera assuré une fois par quinzaine. Toutefois, jusqu'à ce que, à titre réciproque, un service aérien soit exploité entre l'Union et Israël, au nom du Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, par une entreprise désignée par ce Gouvernement, le service aérien exploité au nom du Gouvernement d'Israël par une entreprise désignée par celui-ci sera assuré une fois par semaine.

9. Les aéronefs utilisés pour le service aérien devront être des Constellations (C-69 convertis) qui transportent actuellement cinquante-six passagers assis. Le type d'aéronef ne pourra faire l'objet d'aucun changement sans le consentement préalable du Gouvernement de l'Union.

10. Il ne pourra pas être transporté de Johannesburg à Rome et/ou Londres, et vice-versa, plus de cinq passagers en transit par service.

11. La faculté de faire escale en cours de route, prévue au paragraphe 7 iii ci-dessus, est subordonnée aux conditions suivantes :

- i) le billet du passager doit être validé, avant son embarquement, au lieu où il commence son voyage, pour une escale véritable ou une interruption de voyage, conformément aux règlements de l'Association du transport aérien international, et
- ii) la durée de l'escale ne doit pas être inférieure à vingt-quatre heures. Au sens de ce paragraphe, une escale de nuit régulière et les délais de correspondance ne constituent pas automatiquement des escales.

12. The fares and rates to be charged and the condition of carriage applicable shall be those determined by the International Air Transport Association and approved by the Government of the Union of South Africa and the Government of Israel.

13. This agreement shall come into force from today's date and shall remain in force indefinitely but may be terminated by either Government by giving six months' notice in writing to the other Government.

If the foregoing proposals are acceptable to the Government of the Union of South Africa, I suggest that this Note and your confirmatory reply thereto be regarded as constituting an agreement between our two Governments in this matter.

Please accept, Mr. Minister, the renewed assurance of my highest consideration.

(Signed) S. C. HYMAN  
Envoy extraordinary and Minister  
Plenipotentiary of Israel

Dr. the Honourable D. F. Malan  
Minister of External Affairs  
Pretoria

## II

P.M. 23/83

UNION OF SOUTH AFRICA  
DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS, PRETORIA

5-5-1953

Mr. Minister,

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

[See note I]

In reply thereto, I have the honour to state that the foregoing provisions are agreed to by the Government of the Union of South Africa, and that your note and this confirmatory reply are regarded as constituting an agreement between our two Governments.

Please accept, Mr. Minister, the renewed assurance of my highest consideration.

For the Minister of External Affairs :

(Signed) D. D. FORSYTH  
Secretary for External Affairs

S.C. Hyman Esq.  
Envoy Extraordinary  
and Minister Plenipotentiary of Israel  
Pretoria

12. Les tarifs et les conditions de transport à appliquer seront ceux qui auront été fixés par l'Association du transport aérien international et approuvés par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine et le Gouvernement d'Israël.

13. Le présent accord entrera en vigueur à la date de ce jour et demeurera en vigueur pour une durée illimitée, étant entendu que chacun des Gouvernements pourra le dénoncer en adressant par écrit à l'autre Gouvernement un préavis de six mois.

Si les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément de l'Union Sud-Africaine, j'ai l'honneur de suggérer que la présente note et votre réponse dans le même sens soient considérées comme constituant un accord en la matière entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

(Signé) S.C. HYMAN  
Envoyé extraordinaire et Ministre  
plénipotentiaire d'Israël

A l'Honorable D. F. Malan  
Ministre des affaires extérieures  
Prétoria

## II

P.M. 23/83

UNION SUD-AFRICAINE  
DÉPARTEMENT DES AFFAIRES EXTÉRIEURES, PRÉTORIA

Le 5 mai 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

En réponse, j'ai l'honneur de vous faire savoir que les propositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, qui considérera votre note et la présente réponse dans le même sens comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

Pour le Ministre des affaires extérieures :

(Signé) D. D. FORSYTH  
Secrétaire aux affaires extérieures

Monsieur S. C. Hyman  
Envoyé extraordinaire  
et Ministre plénipotentiaire d'Israël  
Prétoria





**No. 2601**

---

**NORWAY  
and  
JAPAN**

**Agreement for air services (with schedule and exchange of notes). Signed at Oslo, on 23 February 1953**

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**NORVÈGE  
et  
JAPON**

**Accord relatif aux services aériens (avec tableau et échange de notes). Signé à Oslo, le 23 février 1953**

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

No. 2601. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN NORWAY AND JAPAN  
FOR AIR SERVICES. SIGNED AT OSLO, ON 23 FEB-  
RUARY 1953

---

The Government of Norway and the Government of Japan,  
Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and promot-  
ing air services between and beyond their respective territories,  
Have accordingly appointed their respective representatives for this purpose,  
who have agreed as follows :

*Article 1*

For the purpose of the present Agreement, the provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944<sup>2</sup> (herein-  
after called "Convention"), which are applicable to the air services established  
hereunder, shall, in their present terms or as amended in respect of both Contract-  
ing Parties in accordance with relevant provisions of the Convention, apply  
between the Contracting Parties for the duration of the present Agreement.

*Article 2*

(1) For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise  
requires :—

- (a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Japan, the Ministry of Transportation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Ministry or similar functions, and, in the case of Norway, the Ministry of Transport and Communications and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Ministry or similar functions ;
- (b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the routes specified in such notification, and which has the appropriate operating permission from that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 4 of the present Agreement ;

---

<sup>1</sup> Came into force on 14 July 1953, upon the exchange of diplomatic notes indicating the approval of the agreement by both parties, in accordance with article 19.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 2601. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT NORVÉGIEN ET LE GOUVERNEMENT JAPONAIS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À OSLO, LE 23 FÉVRIER 1953

Le Gouvernement norvégien et le Gouvernement japonais,  
Désireux de conclure un accord en vue de créer et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,  
Ont désigné à cette fin leurs représentants respectifs, qui sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

Aux fins du présent Accord, les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup> (ci-après dénommée la « Convention »), qui sont applicables aux services aériens créés en vertu du présent Accord, s'appliqueront entre les Parties contractantes jusqu'à l'expiration dudit Accord, soit dans leur version actuelle, soit de la manière dont elles pourront être modifiées à l'égard des deux Parties en vertu des dispositions pertinentes de la Convention.

*Article 2*

- 1) Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :
- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Japon, du Ministre des transports ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou de fonctions similaires, et, en ce qui concerne la Norvège, du Ministre des transports et des communications et de toute personne ou de tout organisme autorisé à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires ;
  - b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par une notification écrite à l'autre Partie contractante pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans la notification et à laquelle l'autre Partie contractante aura donné la permission d'exploitation voulue, conformément aux dispositions de l'article 4 du présent Accord ;

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 14 juillet 1953 par l'échange des notes diplomatiques constatant l'approbation de l'Accord par les deux Parties, conformément à l'article 19.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

- (c) 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 ;
- (d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail ;
- (e) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State ;
- (f) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service ;
- (g) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or putting down passengers, cargo or mail ;
- (h) the term "Schedule" means the Schedule to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.

(2) The Schedule<sup>1</sup> forms an integral part of the present Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

#### *Article 3*

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airlines to establish international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

#### *Article 4*

(1) The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article 3 of the present Agreement, but not before

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline or airlines for that route, and
- (b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned ; which it shall subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of paragraph (1) of Article 7, be bound to grant without delay.

(2) Each of the airlines designated may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the condi-

---

<sup>1</sup> See p. 206 of this volume.

- c) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet État ;
- d) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de marchandises ou de courrier ;
- e) L'expression « service aérien international » s'entend d'un service qui traverse l'espace aérien de deux ou plusieurs États ;
- f) L'expression « entreprise de transports aériens » s'entend de toute entreprise de transports aériens qui offre ou exploite un service aérien international ;
- g) L'expression « escale non commerciale » s'entend de toute escale qui n'est pas destinée à l'embarquement ou au débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier ;
- h) Le terme « tableau » s'entend du tableau annexé au présent Accord ou de ce tableau modifié conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

2) Le tableau<sup>1</sup> fait partie du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l' « Accord » vise également le tableau.

### Article 3

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord pour permettre aux entreprises désignées par cette autre Partie d'établir des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section pertinente du tableau (ci-après respectivement dénommées les « services convenus » et les « routes indiquées »).

### Article 4

1) Les services convenus sur une route indiquée pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés en vertu de l'article 3 du présent Accord, mais pas avant :

- a) que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises pour exploiter ladite route, et
- b) que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise ou aux entreprises intéressées la permission d'exploitation voulue, ce qu'elle devra faire sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 7.

2) Chacune des entreprises désignées pourra être tenue de fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de

<sup>1</sup> Voir p. 207 de ce volume.

tions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

*Article 5*

(1) Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airlines of 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 Schedule for the purposes of putting down and of taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines 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 6*

(1) The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall be just and reasonable and not higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any national airline of the first Contracting Party in providing similar international air services.

(2) In respect of customs duties, inspection fees and similar national or local duties or charges on fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines, the designated airlines of the second Contracting Party shall, subject to compliance with normal customs regulations, be accorded, in addition to the treatment prescribed in Article 24 of the Convention, treatment not less favourable than that granted by the first Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services. Neither Contracting Party shall, however, be obliged to grant to the designated airlines of the other Contracting Party exemption or remission of customs duties, inspection fees or similar national or local duties or charges, unless

remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement à l'exploitation de services aériens internationaux.

#### *Article 5*

1) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur des routes indiquées :

- 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) de faire escale sur ledit territoire aux points indiqués dans le Tableau pour ladite route, en vue de décharger ou de charger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2) Aucune disposition du paragraphe 1 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 contractante, des passagers, des marchandises et 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 contractante.

#### *Article 6*

1) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer ou permettre d'imposer aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services placés sous son contrôle, devront être justes et raisonnables et ne devront pas être plus élevées que les droits acquittés, pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services, par une entreprise nationale de la première Partie contractante assurant des services aériens internationaux.

2) En ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et les autres droits ou taxes nationaux ou locaux similaires frappant les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange ainsi que l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante ou pris à bord d'un aéronef sur ce territoire par l'entreprise ou les entreprises désignées par l'autre Partie contractante ou pour leur compte et destinés uniquement à être utilisés par ou dans leurs aéronefs, les entreprises désignées par la deuxième Partie contractante sous réserve de se conformer aux règlements douaniers normaux bénéficieront, sans préjudice du traitement prévu à l'article 24 de la Convention, d'un traitement non moins favorable que celui que la première Partie contractante accorde aux entreprises de la nation la plus favorisée ou à ses entreprises nationales assurant des services aériens internationaux. Toutefois, aucune des Parties contractantes ne sera tenue d'accorder aux entreprises désignées

such other Contracting Party grants exemption or remission of the duties or charges in question to the designated airlines of the first Contracting Party.

*Article 7*

(1) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in paragraph (1) of Article 5 of the present Agreement in respect of an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraph (1) above, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with such laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges as referred to in Articles 11 and 13 of the Convention or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement ; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 8*

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between and beyond their respective territories.

*Article 9*

In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

*Article 10*

(1) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.



par l'autre Partie contractante une exonération ou une remise en matière de droits de douane, de frais d'inspection ou d'autres droits ou taxes nationaux ou locaux similaires, à moins que l'autre Partie contractante n'accorde l'exonération ou la remise desdits droits ou taxes aux entreprises désignées par la première Partie contractante.

#### *Article 7*

1) Chaque Partie contractante se réserve la faculté de refuser ou de retirer à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante les droits énumérés au paragraphe 1 de l'article 5 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné cette entreprise ou de ressortissants de cette Partie.

2) Chaque Partie contractante se réserve la faculté de suspendre pour une entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits visés au paragraphe 1 ci-dessus ou de soumettre l'exercice de ces droits par cette entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits, dont il est question aux articles 11 et 13 de la Convention, ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord ; étant entendu que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8*

Les entreprises des Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées reliant leurs territoires respectifs.

#### *Article 9*

Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes tiendront compte, en exploitant les services convenus, des intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

#### *Article 10*

1) Les services convenus assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public dans ce domaine.

(2) The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to 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) the requirements of through airline operation ; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

#### *Article 11*

(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) Agreement on the tariffs shall, wherever possible, be reached by the designated airlines concerned through the ratefixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes shall be agreed between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them, in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.

(4) If the agreement under paragraph (3) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

(5) No new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (3) of Article 14 of the present Agreement. Pending determination of the

2) Les services convenus assurés par une entreprise désignée auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic pour les passagers, les marchandises et le courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour ce qui est du transport des passagers, des marchandises et du courrier chargés ou déchargés le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui désigne l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ;
- b) aux exigences de l'exploitation des services long-courriers, et
- c) aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des services locaux et régionaux.

#### *Article 11*

1) Les tarifs applicables à 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 du service (notamment des standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2) Les tarifs seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées à l'aide de la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Lorsque cela ne sera pas possible, les entreprises désignées intéressées conviendront elles-mêmes des tarifs à appliquer sur chacune des routes indiquées. En tout état de cause, les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Si les entreprises désignées intéressées ne parviennent pas à se mettre d'accord au sujet des tarifs, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs qui leur ont été soumis, dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à une entente sur les tarifs à appliquer.

4) A défaut de l'entente prévue au paragraphe 3 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

5) Aucun nouveau tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refusent leur approbation, si ce n'est conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 14 du

tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

*Article 12*

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 surveying the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to ascertain the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

*Article 13*

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 the present Agreement.

*Article 14*

(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 between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, 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 of the Contracting Parties 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, the President of the International Court of Justice may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

*Article 15*

Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement, such

présent Accord. En attendant que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, il y aura lieu d'appliquer les tarifs déjà en vigueur.

*Article 12*

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés des statistiques périodiques ou autres normalement nécessaires pour procéder à l'examen de la capacité fournie, pour les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie contractante. Lesdits relevés contiendront tous les renseignements nécessaires en vue de déterminer le volume du trafic transporté par lesdites entreprises sur les services convenus.

*Article 13*

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes procéderont à des consultations régulières et fréquentes en vue d'assurer une collaboration étroite dans tous les domaines touchant l'exécution du présent Accord.

*Article 14*

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis ; ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de la réception, par l'une des Parties contractantes, d'une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend ; le troisième arbitre devra être désigné d'un commun accord avant l'expiration d'un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son arbitre dans un délai de soixante jours ou à défaut d'entente au sujet du troisième arbitre dans le délai indiqué, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner un ou plusieurs arbitres.

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

*Article 15*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander à entrer en consultations avec l'autre Partie contractante en vue de modifier le présent

consultation to begin within a period of sixty days from the date of request. If the amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

*Article 16*

If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

*Article 17*

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization formed by the Convention. If such notice is given, the present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

*Article 18*

The present Agreement and the diplomatic notes exchanged in accordance with Article 15 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 19*

The present Agreement will be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and the Agreement shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes indicating such approval.

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

DONE at Oslo, this 23rd day of February, 1953, in duplicate in the English language.

For the Government of Norway:      For the Government of Japan :  
(Signed) Oscar TORP                      (Signed) Shiroji YUKI

Accord ; ces consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si la modification ne concerne que le tableau, les consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Si lesdites autorités conviennent d'un tableau nouveau ou modifié, leurs recommandations à cet égard prendront effet après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

*Article 16*

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de telle manière qu'il soit rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article 17*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Une copie de la notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante l'aura 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 adressé par l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date à laquelle copie en sera parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18*

Le présent Accord et les notes diplomatiques échangées conformément à l'article 15 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19*

Le présent Accord devra être approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à la procédure prévue par sa législation ; il entrera en vigueur aussitôt que cette approbation aura été communiquée par un échange de notes diplomatiques.

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

FAIT à Oslo, le 23 février 1953, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement norvégien :      Pour le Gouvernement japonais :  
(Signé) Oscar TORP                              (Signé) Shiroji YUKI

## SCHEDULE

I. Routes to be served by the designated airline or airlines of Japan :

- A) Tokyo – Osaka – Fukuoka – Okinawa – points on the Mainland of China and/or on the island of Formosa – Hong Kong or Manila – points in Indo-China – Bangkok – Rangoon – Colombo – points in India and East and West Pakistan – points in the Middle and Near East – Cairo – Athens – Rome – Geneva, Zurich or Madrid – Frankfurt am Main – Paris, Brussels or Amsterdam – points in Scandinavia and points beyond, in both directions.
- B) Fukuoka – Osaka – Tokyo – points in the North Pacific and Canada – points in Scandinavia and points beyond, in both directions.

The agreed services provided by the designated airline or airlines of Japan shall begin at a point in the territory of Japan, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

II. Routes to be served by the designated airline or airlines of Norway :

- A) Points in Scandinavia – points in Europe – points in the Near and the Middle East – points in Pakistan – points in India – points in Ceylon – points in Burma – Bangkok – Okinawa or Manila – Tokyo and points beyond, in both directions.
- B) Points in Scandinavia – points in Alaska and the Aleutian Islands – Tokyo and points beyond, in both directions.

The agreed services provided by the designated airline or airlines of Norway shall begin at a point in Scandinavia but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

III. The word Scandinavia in this Schedule means Denmark, Norway, Sweden and Danish territorial possessions.



## TABLEAU

I. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon :

- A) Tokyo - Osaka - Fukuoka - Okinawa - points sur le territoire continental de la Chine et/ou dans l'île de Formose - Hong-kong ou Manille - points en Indochine - Bangkok - Rangoon - Colombo - points dans l'Inde et au Pakistan oriental et occidental - points dans le Moyen et le Proche-Orient - Le Caire - Athènes - Rome - Genève, Zurich ou Madrid - Francfort-sur-le-Main - Paris, Bruxelles ou Amsterdam - points en Scandinavie et points au-delà, dans les deux sens.
- B) Fukuoka - Osaka - Tokyo - points dans le Pacifique-Nord et le Canada - points en Scandinavie et points au-delà, dans les deux sens.

Les services convenus exploités sur ces routes par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon devront avoir leur point de départ en territoire japonais, mais l'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer d'autres escales sur l'une quelconque des routes.

II. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par la Norvège :

- A) Points en Scandinavie - points en Europe - points dans le Proche et le Moyen-Orient - points au Pakistan - points dans l'Inde - points à Ceylan - points en Birmanie - Bangkok - Okinawa ou Manille - Tokyo et points au-delà, dans les deux sens.
- B) Points en Scandinavie - points en Alaska et dans les îles Aléoutiennes - Tokyo et points au-delà, dans les deux sens.

Les services convenus exploités sur ces routes par l'entreprise ou les entreprises désignées par la Norvège devront avoir leur point de départ en Scandinavie, mais l'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer d'autres escales sur l'une quelconque des routes.

III. Dans le présent tableau, le terme « Scandinavie » s'entend du Danemark, de la Norvège, de la Suède et des possessions territoriales danoises.

## EXCHANGE OF NOTES

## I

*The Acting Minister of Foreign Affairs of Norway to the Minister of Japan at Oslo*

MINISTÈRE ROYAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Oslo, 23rd February, 1953

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement between Norway and Japan for Air Services, signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 4 of the Agreement, the Government of Norway designate Det Norske Luftfartselskap (DNL), forming part of the joint operating organization, Scandinavian Airlines System (SAS), to operate the route II B of the Schedule attached to the Agreement, reserving their right to designate at a later date the airline to operate the route II A of the said Schedule.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement :—

- 1) Det Norske Luftfartselskap (DNL), co-operating with Det Danske Luftfartselskab (DDL) and AB Aerotransport (ABA) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate the routes for which it has been designated under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.
- 2) In so far as Det Norske Luftfartselskap (DNL) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Norske Luftfartselskap (DNL), and the competent Norwegian authorities and Det Norske Luftfartselskap (DNL) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurance of my highest consideration.

*(Signed)* Oscar TORP

His Excellency Monsieur Shiroji Yuki  
Envoy Extraordinary and  
Minister Plenipotentiary of Japan  
etc., etc., etc.  
Oslo

## ÉCHANGE DE NOTES

## I

*Le Ministre des affaires étrangères de Norvège par intérim au Ministre du Japon à Oslo*

MINISTÈRE ROYAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Oslo, le 23 février 1953

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord entre la Norvège et le Japon qui a été signé ce jour, relatif aux transports aériens, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que, conformément à l'article 4 dudit Accord, le Gouvernement norvégien a désigné la compagnie Det Norske Luftfartselskap (DNL), qui fait partie de l'organisation appelée Scandinavian Airlines System (SAS), pour exploiter la route II B indiquée dans le Tableau annexé audit Accord. Le Gouvernement norvégien se réserve le droit de désigner à une date ultérieure l'entreprise qui sera autorisée à exploiter la route II A dudit Tableau.

J'ai l'honneur de confirmer à ce sujet, au nom de mon Gouvernement, qu'au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord, il a été convenu de ce qui suit :

1. La Compagnie Det Norske Luftfartselskap (DNL), qui opère en association avec les compagnies Det Danske Luftfartselskab (DDL) et Aktiebolaget Aerotransport (ABA), sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), pourra utiliser sur toutes les routes attribuées à son exploitation en vertu de l'Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des entreprises ou aux deux.
2. Dans la mesure où la compagnie Det Norske Luftfartselskap (DNL) utilisera des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant aux autres entreprises qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel au même titre que s'ils appartenaient à la compagnie Det Norske Luftfartselskap (DNL); les autorités compétentes norvégiennes ainsi que la compagnie Det Norske Luftfartselskap (DNL), en assumeront l'entière responsabilité aux fins de l'Accord.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Oscar TORP

Son Excellence Monsieur Shiroji Yuki  
Envoyé extraordinaire  
et Ministre plénipotentiaire du Japon  
etc., etc., etc.  
Oslo

## II

*The Minister of Japan at Oslo to the Acting Minister of Foreign Affairs of Norway*

## LEGATION OF JAPAN

Oslo, 23rd February, 1953

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement between Japan and Norway for Air Services, signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 4 of the Agreement, the Government of Japan will designate an airline or airlines at a later date to operate the routes I A and B of the Schedule attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement :—

[See note I]

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurance of my highest consideration.

(Signed) Shiroji YUKI

His Excellency Monsieur Oscar Torp  
Acting Minister of Foreign Affairs  
etc., etc., etc.  
Oslo

## III

*The Minister of Japan at Oslo to the Acting Minister of Foreign Affairs of Norway*

## LEGATION OF JAPAN

Oslo, 23rd February, 1953

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement between Japan and Norway for Air Services signed today, I have the honour to state that the following are the understandings of the Government of Japan :—

1. While the Government of Norway recognise that for the time being administrative, legislative and jurisdictional authority in Okinawa is vested in the United States administration there under Article 3 of the Treaty of Peace<sup>1</sup> with

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 136, p. 45 ; Vol. 163, p. 385, and Vol. 184, p. 358.

## II

*Le Ministre du Japon à Oslo au Ministre des affaires étrangères de Norvège par intérim*

LÉGATION DU JAPON

Oslo, le 23 février 1953

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord entre le Japon et la Norvège relatif aux transports aériens, qui a été signé ce jour, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que, conformément à l'article 4 dudit Accord, le Gouvernement japonais désignera ultérieurement une ou plusieurs entreprises pour exploiter les routes I A et B indiquées dans le tableau annexé audit Accord.

J'ai l'honneur de confirmer à ce sujet, au nom de mon Gouvernement, qu'au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord, il a été convenu de ce qui suit :

[Voir note I]

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Shiroji YUKI

Son Excellence Monsieur Oscar Torp  
Ministre des affaires étrangères par intérim  
etc., etc., etc.  
Oslo

## III

*Le Ministre du Japon à Oslo au Ministre des affaires étrangères de Norvège par intérim*

LÉGATION DU JAPON

Oslo, le 23 février 1953

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord entre le Japon et la Norvège relatif aux services aériens, qui a été signé ce jour, j'ai l'honneur de déclarer que le Gouvernement japonais considère comme entendu ce qui suit :

1) Le fait, pour le Gouvernement norvégien, de reconnaître qu'en vertu de l'article 3 du Traité de Paix<sup>1</sup> avec le Japon, les pouvoirs administratifs, législatifs et judiciaires à Okinawa sont actuellement dévolus aux autorités américaines

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 136, p. 45 ; vol. 163, p. 385, et vol. 184, p. 358.

Japan, such recognition is without prejudice to any claim Japan may have to the residual sovereignty over Okinawa.

2. The Government of Norway understand that if Japan resumes the exercise of administrative, legislative and jurisdictional authority over Okinawa, the designated airlines of Norway would, from the date of such resumption, cease to exercise traffic rights at Okinawa ; in which case the Government of Japan will enter without delay into negotiations with the Government of Norway in respect of such rights.

I have further the honour to request Your Excellency to be good enough to confirm, on behalf of your Government, that these are also the understandings of the Government of Norway.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurance of my highest consideration.

(Signed) Shiroji YUKI

His Excellency Monsieur Oscar Torp  
Acting Minister of Foreign Affairs  
etc., etc., etc.  
Oslo

#### IV

*The Acting Minister of Foreign Affairs of Norway to the Minister of Japan at Oslo*

#### MINISTÈRE ROYAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Oslo, 23rd February, 1953

Monsieur le Ministre,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of today's date reading as follows :

[See note III]

I have the honour to confirm on behalf of my Government that the same are also the understandings of the Government of Norway.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurance of my highest consideration.

(Signed) Oscar TORP

His Excellency Monsieur Shiroji Yuki  
Envoy Extraordinary and  
Minister Plenipotentiary of Japan  
etc., etc., etc.  
Oslo

qui s'y trouvent est sans préjudice de la souveraineté résiduelle à laquelle le Japon pourrait prétendre sur Okinawa.

2. Le Gouvernement norvégien est d'accord pour considérer que si le Japon reprend l'exercice des pouvoirs administratifs, législatifs et judiciaires à Okinawa, les entreprises désignées par la Norvège cesseront d'y exercer des droits commerciaux à partir de ce moment ; dans ce cas, le Gouvernement japonais entamera sans délai des négociations avec le Gouvernement norvégien au sujet de ces droits.

Je serais reconnaissant à Votre Excellence de bien vouloir confirmer, au nom de Son Gouvernement, que c'est ainsi également que le Gouvernement norvégien interprète la situation.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Shiroji YUKI

Son Excellence Monsieur Oscar Torp  
Ministre des affaires étrangères par intérim  
etc., etc., etc.  
Oslo

#### IV

*Le Ministre des affaires étrangères de Norvège par intérim au Ministre du Japon à Oslo*

#### MINISTÈRE ROYAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Oslo, le 23 février 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note III]

J'ai l'honneur de confirmer, au nom de mon Gouvernement, que c'est ainsi également que le Gouvernement norvégien interprète la situation.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Oscar TORP

Son Excellence Monsieur Shiroji Yuki  
Envoyé extraordinaire  
et Ministre plénipotentiaire du Japon  
etc., etc., etc.  
Oslo





No. 2602

---

**NETHERLANDS  
and  
JAPAN**

**Agreement for air services (with schedule and exchange of notes). Signed at The Hague, on 17 February 1953**

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**PAYS-BAS  
et  
JAPON**

**Accord relatif aux services aériens (avec tableau et échange de notes). Signé à La Haye, le 17 février 1953**

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

No. 2602. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE KINGDOM OF  
THE NETHERLANDS AND JAPAN FOR AIR SERVICES.  
SIGNED AT THE HAGUE, ON 17 FEBRUARY 1953

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of Japan,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed their respective representatives for this purpose, who have agreed as follows :

*Article 1*

For the purpose of the present Agreement, the provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944<sup>2</sup> (hereinafter called "Convention"), which are applicable to the air services established and operated hereunder, shall, in their present terms or as amended in respect of both Contracting Parties in accordance with relevant provisions of the Convention, apply between the Contracting Parties for the duration of the present Agreement.

*Article 2*

(1) For the purpose of the present Agreement, unless the text otherwise provides :

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Japan, the Ministry of Transportation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Ministry or similar functions, and, in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Director-General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Director-General or similar functions ;

(b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the routes specified in such notification, and which has the appropriate operating permission from that other Contracting

<sup>1</sup> Came into force on 24 July 1953, by an exchange of notes indicating approval of the agreement, in accordance with article 19.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N<sup>o</sup> 2602. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE ~~GOUVERNEMENT~~ <sup>ROYAUME</sup> DES  
PAYS-BAS ET LE ~~GOUVERNEMENT~~ JAPONAIS RELA-  
TIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À LA HAYE,  
LE 17 FÉVRIER 1953

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement japonais,

Désireux de conclure un accord en vue de créer et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ont désigné à cette fin leurs représentants respectifs, qui sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

Aux fins du présent Accord, les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale soumise à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup> (ci-après dénommée la « Convention »), qui sont applicables aux services aériens créés et exploités en vertu du présent Accord, s'appliqueront entre les Parties contractantes jusqu'à l'expiration dudit Accord, soit dans leur version actuelle, soit de la manière dont elles pourront être modifiées à l'égard des deux Parties, en vertu des dispositions pertinentes de la Convention.

*Article 2*

1) Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Japon, du Ministère des transports ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministère ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, du Directeur général de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Directeur général ou des fonctions similaires ;

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 contractante pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans la notification et à laquelle l'autre Partie contractante

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 24 juillet 1953 par un échange de notes constatant l'approbation de l'Accord conformément à l'article 19.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

Party, in accordance with the provisions of Article 4 of the present Agreement ;

(c) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail ;

(d) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State ;

(e) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service ;

(f) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or putting down passengers, cargo or mail ;

(g) the term "Schedule" means the Schedule to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.

(2) The Schedule<sup>1</sup> forms an integral part of the present Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

### Article 3

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

### Article 4

(1) The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article 3 of the present Agreement, but not before

(a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline or airlines for that route, and

(b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned ; which it shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of paragraph (1) of Article 7, be bound to grant without delay.

(2) Each of the airlines designated may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

---

<sup>1</sup> See p. 228 of this volume.

aura donné la permission d'exploitation voulue, conformément aux dispositions de l'article 4 du présent Accord ;

c) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;

d) L'expression « service aérien international » s'entend d'un service qui traverse l'espace aérien de deux ou plusieurs États ;

e) L'expression « entreprise de transports aériens » s'entend de toute entreprise de transports aériens qui offre ou exploite un service aérien international ;

f) L'expression « escale non commerciale » s'entend de toute escale qui n'est pas destinée à l'embarquement ou au débarquement de passagers, de marchandises et de courrier ;

g) Le terme « tableau » s'entend du tableau annexé au présent Accord ou de ce tableau modifié conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord ;

2) Le tableau<sup>1</sup> fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l' « Accord » vise également le tableau.

### Article 3

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord, qui sont nécessaires pour permettre aux entreprises désignées par cette autre Partie contractante d'établir et exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section pertinente du tableau (ci-après dénommés respectivement les « services convenus » et les « routes indiquées »).

### Article 4

1) Les services convenus sur une route indiquée pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés en vertu de l'article 3 du présent Accord, mais pas avant :

a) Que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises pour exploiter ladite route, et

b) Que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise ou aux entreprises intéressées la permission d'exploitation voulue, ce qu'elle devra faire sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 7.

2) Chacune des entreprises désignées pourra être tenue de fournir aux autorités aéronautiques de 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 et raisonnablement à l'exploitation de services aériens internationaux.

<sup>1</sup> Voir p. 229 de ce volume.

*Article 5*

(1) Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airlines of 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 Schedule for the purposes of putting down and of taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines 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 6*

(1) The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall be just and reasonable and not higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any national airline of the first Contracting Party in providing similar international air services.

(2) In respect of customs duties, inspection fees and similar national or local duties or charges on fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines, the designated airlines of the second Contracting Party shall, subject to compliance with normal customs regulations, be accorded, in addition to the treatment prescribed in Article 24 of the Convention, treatment not less favourable than that granted by the first Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services. Neither Contracting Party shall, however, be obliged to grant to the designated airlines of the other Contracting Party exemption or remission of customs duties, inspection fees or similar national or local duties or charges, unless such other Contracting Party grants exemption or remission of the duties or charges in question to the designated airlines of the first Contracting Party.

*Article 5*

1) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des 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) De faire escale sur ledit territoire aux points indiqués dans le Tableau pour ladite route, en vue de décharger et de charger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2) Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises des Parties contractantes le droit de charger, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et 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 contractante.

*Article 6*

1) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer ou permettre d'imposer aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et des autres installations et services placés sous son contrôle devront être justes et raisonnables et ne pas être plus élevés que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par une entreprise nationale de la Partie contractante assurant des services aériens internationaux similaires ;

2) En ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et les autres droits ou taxes nationaux ou locaux similaires frappant les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange ainsi que l'équipement normal des aéronefs et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante ou pris à bord d'un aéronef sur ce territoire par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou pour leur compte, et destinés uniquement à être utilisés par ou dans leurs aéronefs, les entreprises désignées par la deuxième Partie contractante bénéficieront, sous réserve de se conformer aux règlements douaniers normaux et indépendamment du traitement prévu à l'article 24 de la Convention, d'un traitement non moins favorable que celui que la première Partie contractante accorde aux entreprises de la nation la plus favorisée ou à ses entreprises nationales assurant des services aériens internationaux. Toutefois, aucune des Parties contractantes ne sera tenue d'accorder aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante une exonération ou une remise en matière de droits de douane, de frais d'inspection ou d'autres droits et taxes nationaux ou locaux similaires, à moins que l'autre Partie contractante n'accorde l'exonération ou la remise desdits droits ou taxes aux entreprises désignées par la première Partie contractante.

*Article 7*

(1) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in paragraph (1) of Article 5 of the present Agreement in respect of an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraph (1) above, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with such laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges as referred to in Articles 11 and 13 of the Convention or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement ; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 8*

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to establish and operate the agreed services between and beyond their respective territories.

*Article 9*

In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

*Article 10*

(1) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

(2) The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to 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



*Article 7*

1) Chaque Partie contractante se réserve la faculté de refuser ou de retirer à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante les droits énumérés au paragraphe 1 de l'article 5 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné cette entreprise ou de ressortissants de cette Partie.

2) Chaque Partie contractante se réserve la faculté de suspendre pour une entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits visés au paragraphe 1 ci-dessus ou de soumettre l'exercice de ces droits par cette entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits dont il est question aux articles 11 et 13 de la Convention, ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord ; étant entendu que, sauf nécessité urgente de prendre une mesure de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

*Article 8*

Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'établir et d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà.

*Article 9*

Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes tiendront compte, en exploitant les services convenus, des intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

*Article 10*

1) Les services convenus assurés par les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public dans ce domaine.

2) Les services convenus assurés par les entreprises désignées auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de trafic pour les passagers, les marchandises et le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour ce qui est du transport des passagers, des marchandises et du courrier chargés et déchargés le long des routes indiquées en des points

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) the requirements of through airline operation ; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

#### *Article 11*

(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 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) Agreement on the tariffs shall, wherever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes shall be agreed between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them, in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.

(4) If the agreement under paragraph (3) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

(5) No new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (3) of Article 14 of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

#### *Article 12*

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

situés sur le territoire d'États autres que celui que désigne l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ;
- b) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers, et
- c) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise, compte dûment tenu des services locaux et régionaux.

#### *Article 11*

1) Les tarifs applicables à 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 du service et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2) Les tarifs seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées à l'aide de la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Lorsque cela ne sera pas possible, les entreprises désignées intéressées conviendront elles-mêmes des tarifs appliqués sur chacune des routes indiquées. En tout état de cause, les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à se mettre d'accord au sujet des tarifs, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs qui leur ont été soumis, dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à une entente sur les tarifs à appliquer.

4) A défaut de l'entente prévue au paragraphe 3 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

5) Aucun nouveau tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refusent leur approbation, si ce n'est conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 14 du présent Accord. En attendant que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent Accord, il y aura lieu d'appliquer les tarifs déjà en vigueur.

#### *Article 12*

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés de statistiques périodiques ou autres normalement nécessaires pour pro-

the purpose of surveying 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 13*

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 the present Agreement.

#### *Article 14*

(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 between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, 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 of the Contracting Parties 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, the President of the International Court of Justice may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

#### *Article 15*

Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of request. If the amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

céder à l'examen de la capacité fournie, pour les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie contractante. Ces relevés contiendront tous renseignements nécessaires en vue de déterminer le volume de trafic transporté par lesdites entreprises sur les services convenus.

#### *Article 13*

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes procéderont à des consultations régulières et fréquentes en vue d'assurer une collaboration étroite dans tous les domaines touchant l'exécution du présent Accord.

#### *Article 14*

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, le différend pourra, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un, et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis ; ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de la réception, par l'une des Parties contractantes, d'une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend ; le troisième arbitre devra être désigné d'un commun accord avant l'expiration d'un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes s'abstient de désigner son arbitre dans un délai de soixante jours, ou à défaut d'entente au sujet du troisième arbitre dans le délai indiqué, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de désigner un ou plusieurs arbitres.

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

#### *Article 15*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander à entrer en consultations avec l'autre Partie contractante, en vue de modifier le présent Accord ; ces consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si la modification ne concerne que le tableau, les consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Si lesdites autorités conviennent d'un tableau nouveau ou modifié, leurs recommandations à cet égard prendront effet après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

*Article 16*

If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

*Article 17*

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization formed by the Convention. If such notice is given, the present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

*Article 18*

The present Agreement and the diplomatic notes exchanged in accordance with Article 15 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 19*

The present Agreement will be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and the Agreement shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes indicating such approval.

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

DONE at The Hague, this seventeenth day of February 1953 in duplicate in the English language.

For the Kingdom of the  
Netherlands :

(Signed) J. W. BEYEN  
(Signed) J. LUNS

For Japan :

(Signed) Suemasa OKAMOTO

## SCHEDULE

I. Routes to be served by the designated airline or airlines of Japan.

Tokyo - Osaka - Fukuoka - Okinawa - Points on the Mainland of China and/or

*Article 16*

Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de telle manière qu'il soit rendu conforme aux dispositions de ladite convention.

*Article 17*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. Une copie de la notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante l'aura reçue, à moins que les Parties contractantes ne la retirent d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception adressé par l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18*

Le présent Accord et les notes diplomatiques échangées en conformité avec l'article 15 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19*

Le présent Accord devra être approuvé par chacune des Parties contractantes, conformément à la procédure prévue par sa législation et il entrera en vigueur aussitôt que cette approbation aura été communiquée par un échange de notes diplomatiques.

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

FAIT à La Haye, le 17 février 1953, en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

Pour le Japon :

(Signé) J. W. BEYEN  
(Signé) J. LUNS

(Signé) Suemasa OKAMOTO

## TABLEAU

I. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon.  
Tokyo - Osaka - Fukuoka - Okinawa - points sur le territoire continental de la Chine

on the island of Formosa — Hong Kong or Manila — Points in Indo-China — Bangkok — Rangoon — Colombo — Points in India — Points in East and West Pakistan — Points in the Middle and Near East — Cairo — Athens — Rome — Geneva, Zurich or Madrid — Frankfurt am Main — Paris or Brussels — Amsterdam and points beyond, in both directions.

The agreed services provided by the designated airline or airlines of Japan shall begin at a point in the territory of Japan, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

II. Routes to be served by the designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands.

Amsterdam — Points in Europe — Points in the Near and Middle East — Points in West and East Pakistan — Points in India — Colombo — Rangoon — Bangkok — Okinawa and/or Manila — Tokyo and points beyond, in both directions.

The agreed services provided by the designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands shall begin at a point in the territory of the Kingdom of the Netherlands, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.



et/ou dans l'Ile de Formose – Hong-kong ou Manille – points en Indochine – Bangkok – Rangoon – Colombo – points dans l'Inde – points dans le Pakistan oriental et occidental – points dans le Moyen et le Proche-Orient – Le Caire – Athènes – Rome – Genève, Zurich ou Madrid – Francfort-sur-le-Main – Paris ou Bruxelles – Amsterdam et points au-delà, dans les deux sens.

Les services convenus exploités sur ces routes par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Japon devront avoir leur point de départ en territoire japonais, mais l'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer d'autres escales situées sur l'une quelconque des routes.

II. Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume des Pays-Bas.

Amsterdam – points en Europe – points dans le Proche et le Moyen-Orient – points dans le Pakistan occidental et oriental – points dans l'Inde – Colombo – Rangoon – Bangkok – Okinawa et/ou Manille – Tokyo et points au-delà, dans les deux sens.

Les services convenus exploités sur ces routes par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Royaume des Pays-Bas devront avoir leur point de départ sur le territoire du Royaume des Pays-Bas, mais l'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer d'autres escales situées sur l'une quelconque des routes.

## EXCHANGE OF NOTES

## I

## AMBASSADE DU JAPON AUX PAYS-BAS

February 17, 1953

Messieurs les Ministres,

With reference to the Agreement between Japan and the Kingdom of the Netherlands for Air Services signed today, I have the honour to state that the following are the understandings of the Japanese Government :

1. While the Government of the Kingdom of the Netherlands recognise that for the time being administrative, legislative and jurisdictional authority in Okinawa is vested in the United States administration there under Article 3 of the Treaty of Peace<sup>1</sup> with Japan, such recognition is without prejudice to any claim Japan may have to the residual sovereignty over Okinawa.

2. The Government of the Kingdom of the Netherlands understand that if Japan resumes the exercise of administrative, legislative and jurisdictional authority over Okinawa, the designated airlines of the Kingdom of the Netherlands would, from the date of such resumption, cease to exercise traffic rights at Okinawa ; in which case the Government of Japan will enter without delay into negotiations with the Government of the Kingdom of the Netherlands in respect of such rights.

I have further the honour to request Your Excellencies to be good enough to confirm, on behalf of your Government, that these are also the understandings of the Government of the Kingdom of the Netherlands.

I avail myself of this opportunity, Messieurs les Ministres, to renew to Your Excellencies the assurance of my highest consideration.

(Signed) Suemasa OKAMOTO

To Their Excellencies  
Mr. J. W. Beyen,  
Minister of Foreign Affairs

and  
Mr. J. M. A. H. Luns,  
Minister without Portfolio  
The Hague

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 136, p. 45 ; Vol. 163, p. 385, and Vol. 184, p. 358.

## ÉCHANGE DE NOTES

## I

## AMBASSADE DU JAPON AUX PAYS-BAS

Le 17 février 1953

Messieurs les Ministres,

Me référant à l'Accord entre le Japon et le Royaume des Pays-Bas relatif aux services aériens qui a été signé ce jour, j'ai l'honneur de déclarer que le Gouvernement japonais considère comme entendu ce qui suit :

1. Le fait, pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, de reconnaître qu'en vertu de l'article 3 du Traité de paix<sup>1</sup> avec le Japon, les pouvoirs administratifs, législatifs et judiciaires à Okinawa sont actuellement dévolus aux autorités américaines qui s'y trouvent, est sans préjudice de la souveraineté résiduelle à laquelle le Japon pourrait prétendre sur Okinawa.

2. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas est d'accord pour considérer que si le Japon reprend l'exercice des pouvoirs administratifs, législatifs et judiciaires à Okinawa, les entreprises désignées par le Royaume des Pays-Bas cesseront d'y exercer des droits commerciaux à partir de ce moment ; en ce cas, le Gouvernement japonais entamera sans délai des négociations avec le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas au sujet de ces droits.

Je serais reconnaissant à Vos Excellences de bien vouloir confirmer, au nom de leur Gouvernement, que c'est ainsi également que le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas interprète la situation.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Suemasa OKAMOTO

A Leurs Excellences  
Monsieur J. W. Beyen  
Ministre des affaires étrangères

et  
Monsieur J. M. A. H. Luns  
Ministre sans portefeuille  
La Haye

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 136, p. 45 ; vol. 163, p. 385, et vol. 184, p. 358.

## II

## THE MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

The Hague, February 17, 1953

Monsieur l'Ambassadeur,

We have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of today's date reading as follows :

[See note I]

We have the honour to confirm on behalf of our Government that the same are also the understandings of the Government of the Kingdom of the Netherlands.

We avail ourselves of this opportunity, Monsieur l'Ambassadeur, to renew to Your Excellency the assurance of our highest consideration.

(Signed) J. LUNS

(Signed) J. W. BEYEN

His Excellency Suemasa Okamoto  
Ambassador extraordinary and plenipotentiary  
of Japan

---

## II

## MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

La Haye, le 17 février 1953

Monsieur l'Ambassadeur,

Nous avons l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date de ce jour, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

Nous avons l'honneur de confirmer, au nom de notre Gouvernement, que c'est ainsi également que le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas interprète la situation.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J. LUNS

(Signé) J. W. BEYEN

Son Excellence Monsieur Suemasa Okamoto  
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire  
du Japon



**No. 2603**

---

**PAKISTAN  
and  
SWITZERLAND**

**Agreement (with annex) relating to air services. Signed at  
Karachi, on 17 March 1952**

*Official texts : English and French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**PAKISTAN  
et  
SUISSE**

**Accord (avec annexe) relatif aux services aériens. Signé à  
Karachi, le 17 mars 1952**

*Textes officiels anglais et français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

No. 2603. AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN PAKISTAN AND SWITZERLAND RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT KARACHI, ON 17 MARCH 1952

The Government of Pakistan and the Swiss Federal Council, hereinafter described as "Contracting Parties",

Having ratified the Convention on International Civil Aviation<sup>2</sup> and the International Air Services Transit Agreement<sup>3</sup> both signed at Chicago on the 7th day of December 1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond the territories of Pakistan and Switzerland, Agree as follows :

*Article I*

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights to operate the air services specified in the Annex<sup>4</sup> to this Agreement (hereinafter referred to as the "agreed air services") and to carry traffic to, from and in transit over the territory of that other Contracting Party as provided in this Agreement.

*Article II*

A. Each of the agreed air services may be inaugurated as soon as :

- (1) the Contracting Party to whom the rights are granted shall have designated an airline (hereinafter referred to as a "designated airline") for the operation of the air routes specified in the Annex (hereinafter referred to as the "specified air routes") ;
- (2) the Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the said airline pursuant to Paragraph B of this Article which it shall do with the least possible delay.

B. The designated airline may, however, before being authorised to inaugurate the agreed services, be required to satisfy the aeronautical authority of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by that authority to the operation of international air services.

<sup>1</sup> Came into force on 24 July 1953, by an exchange of notes giving notice of the ratification of the agreement, in accordance with article XV.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 84, p. 389 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

<sup>4</sup> See p. 252 of this volume.



N<sup>o</sup> 2603. ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LA SUISSE ET LE PAKISTAN  
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À KARACHI,  
LE 17 MARS 1952

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement du Pakistan, ci-après dénommés  
« Parties contractantes »,

Ayant ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale<sup>2</sup> et  
l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux<sup>3</sup>, signés, à Chicago,  
le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services  
aériens entre les territoires de la Suisse et du Pakistan et au-delà.

Conviennent de ce qui suit :

*Article I*

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit  
d'exploiter les services aériens spécifiés à l'annexe<sup>4</sup> ci-jointe (ci-après dénommés  
« services convenus ») et d'effectuer des transports à destination et en provenance  
du territoire de cette autre Partie contractante, ainsi qu'en transit par celui-ci,  
dans les conditions prévues par le présent accord.

*Article II*

A. Chaque service convenu pourra être mis en exploitation aussitôt que :

- 1) la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné une entre-  
prise de transports aériens (dénommée ci-après « entreprise désignée ») pour  
desservir les routes aériennes décrites à l'annexe (dénommées ci-après « routes  
décrites ») ;
- 2) la Partie contractante qui accorde les droits aura accordé à ladite entreprise  
l'autorisation d'exploitation appropriée, dans les conditions prévues par le  
paragraphe B ci-après, ce qu'elle fera dans le délai le plus court possible.

B. Toutefois, avant d'être autorisée à ouvrir les services convenus, l'entreprise  
désignée pourra être appelée à prouver auprès de l'autorité aéronautique de la  
Partie contractante qui accorde les droits qu'elle est à même de satisfaire aux  
conditions prescrites conformément aux lois et règlements normalement appliqués  
par cette autorité pour l'exploitation de services aériens internationaux.

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 24 juillet 1953 par un échange de notes notifiant la ratification de  
l'Accord, conformément à l'article XV.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33,  
p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 389 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

<sup>4</sup> Voir p. 253 de ce volume.

The Contracting Party granting the rights may also require the proof that substantial ownership and effective control of the designated airline of the other Contracting Party shall be vested in this Party or its nationals.

### *Article III*

A. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of one Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed air service on a specified air route, the rights :

- (1) to fly its aircraft across the territory of the other Contracting Party ;
- (2) to make stops in the said territory for non-traffic purposes ; and
- (3) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purposes of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points as specified.

B. Paragraph A of this Article shall not be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the rights to take 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.

C. Each Contracting Party undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any privilege of the nature referred to in Paragraph B of this Article on an exclusive basis to any other State or airline of any other State and not to claim any such exclusive privilege from any other State.

### *Article IV*

In order to achieve and maintain equilibrium between the capacity of the agreed air services and the requirements of the public for air transport on the specified air routes or sections thereof and in order to achieve and maintain proper relationship between the agreed air services, the Contracting Parties agree as follows :

A. The designated airline of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operations of air services between the territories of the Contracting Parties.

B. The agreed air services shall retain as their primary objective the provision of the capacity adequate to the traffic demands between the country of which the designated airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic and 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

La Partie contractante qui accorde les droits pourra également exiger la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante se trouvent entre les mains de ladite Partie contractante ou de ses ressortissants.

### *Article III*

A. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée d'une Partie contractante jouira, pendant qu'elle exploitera un service convenu sur une route décrite :

- 1) du droit de faire survoler par ses aéronefs le territoire de l'autre Partie contractante ;
- 2) du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;
- 3) du droit de faire des escales sur ledit territoire, aux points spécifiés pour cette route à l'annexe ci-jointe, en vue d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et des envois postaux en provenance ou à destination d'autres points spécifiés.

B. Le paragraphe A ci-dessus ne sera pas considéré comme conférant à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, contre rémunération, des passagers, des marchandises ou des envois postaux à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

C. Chaque Partie contractante s'engage à ne conclure aucun arrangement aux termes duquel un privilège du genre de celui qui est mentionné au paragraphe B ci-dessus serait accordé, sur la base de l'exclusivité, à un autre État ou à une entreprise de transports aériens d'un autre État et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

### *Article IV*

Afin de réaliser et de maintenir l'équilibre entre la capacité offerte par les services convenus et la demande du public sur les routes décrites ou sur certains de leurs tronçons et afin de réaliser et de maintenir une équivalence satisfaisante entre les services convenus, les Parties contractantes conviennent de ce qui suit :

A. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante jouira de possibilités égales et équitables pour exploiter des services aériens entre les territoires des Parties contractantes.

B. Les services convenus auront pour objet primordial d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise désignée a la nationalité et les pays auxquels le trafic est finalement destiné ; les droits, accordés à l'entreprise désignée d'une Partie contractante, d'embarquer et de débarquer en des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante du

traffic destined for or coming from third countries on the specified air routes shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity shall be related :

- (1) to the requirements of the traffic between the country of which the designated airline is a national and destinations on the specified air routes ;
- (2) to the requirements of through airline operations ;
- (3) to the air transport needs of the areas through which the designated airline passes, local and regional air services being taken into account.

#### *Article V*

The designated airline of one Contracting Party may for the purpose of economy of operation make a change of gauge (that is change of aircraft of different capacity) in the territory of the other Contracting Party subject to the following conditions :

- (1) that the aircraft used on the section of a specified air route more distant from its country of origin shall be smaller in capacity than those used on the nearer section ;
- (2) that such smaller aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with and shall normally await the arrival of the aircraft of larger capacity ;
- (3) that such smaller aircraft shall be operated for the primary purpose of carrying onward to their ultimate destinations passengers who have travelled in the larger aircraft : the capacity of such smaller aircraft shall be determined with primary reference to the traffic travelling in the larger aircraft and normally requiring to be carried onward, and to the provisions of Article IV.

#### *Article VI*

A. The tariffs to be charged by the designated airlines of any of the agreed air services shall be fixed on reasonable levels due regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by other airlines on the specified air route or any section thereof. These tariffs shall be determined in accordance with the following provisions of this Article.

B. The tariffs shall, if possible, be agreed in respect of each specified air route between the designated airlines, in consultation with other airlines operating on the same air route or any section thereof. Such agreement shall, where possible, be reached through the rate fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

trafic international à destination ou en provenance de pays tiers situés sur les routes décrites seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels souscrivent les deux Parties contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

- 1) à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise désignée a la nationalité et les points de destination sur les routes décrites ;
- 2) aux exigences d'un service aérien long-courrier ;
- 3) aux besoins de transport aérien des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

#### *Article V*

L'entreprise désignée d'une Partie contractante pourra, en vue d'une exploitation économique, effectuer une rupture de charge (soit le remplacement d'un aéronef par un autre, de capacité différente) sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux conditions suivantes :

- 1) les aéronefs utilisés sur le tronçon d'une route décrite le plus éloigné de leur pays d'origine auront une capacité plus petite que ceux qui seront utilisés sur le tronçon le plus rapproché ;
- 2) ces aéronefs plus petits auront un horaire assurant la correspondance avec les aéronefs de plus grande capacité et attendront normalement l'arrivée de ces derniers ;
- 3) ces aéronefs plus petits seront utilisés au premier chef pour transporter à leur destination les passagers qui auront voyagé dans les aéronefs plus grands ; pour déterminer la capacité des petits aéronefs, il sera tenu compte essentiellement du trafic assuré par les grands aéronefs et demandant normalement à être acheminé plus loin, ainsi que de l'article IV.

#### *Article VI*

A. Les tarifs que percevront les entreprises désignées sur l'un ou l'autre des services convenus seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, en particulier l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal, les caractéristiques présentées par chaque service aérien (y compris la rapidité et le confort), ainsi que les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens sur la route ou le tronçon de route considéré. Ces tarifs seront établis conformément aux paragraphes ci-après.

B. Les tarifs seront, si possible, convenus pour chaque route décrite, entre les entreprises désignées, en consultation avec les autres entreprises de transport aériens qui desservent cette route ou l'un de ses tronçons. Cet arrangement sera obtenu, lorsque faire se pourra, par la procédure de fixation de tarifs de l'Association du transport aérien international (IATA). Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

C. If the tariffs cannot be agreed in accordance with the provisions of Paragraph B of this Article, or in the event of disagreement between the designated airlines concerning the tariffs, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine them by agreement between themselves.

D. If these authorities fail to agree, the matter shall be dealt with in accordance with the provisions of Article XI.

E. Pending the settlement of any disagreement of the nature referred to in Paragraphs C and D of this Article the tariffs already in force shall be charged.

#### *Article VII*

A. The aeronautical authority of each Contracting Party shall upon request provide the aeronautical authority of the other Contracting Party as promptly as possible with information concerning the authorisations extended to its designated airline to operate air services to, through and from the territory of that other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for service on the specified air routes, together with amendment, exemption orders and authorised services patterns as applicable.

B. The aeronautical authority of the designated airline of each Contracting Party shall provide the aeronautical authority of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, with time tables, tariff schedules and all other relevant information concerning the operation of the agreed services and of all modifications thereof.

C. The aeronautical authority of each Contracting Party shall upon request provide the aeronautical authority of the other Contracting Party with statistics relating to the traffic carried on its air services to, from and over the territory of that other Contracting Party showing the origin and destination of the traffic.

#### *Article VIII*

A. For the use of airports and other facilities offered by one Contracting Party the designated airline of the other Contracting Party shall not be liable to pay charges exceeding those payable by national aircraft engaged in similar international services.

B. Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party 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 designated airline, shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or other duties and charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to its national airlines engaged in international public transport provided that neither Contracting Party shall be bound to accord to the designated airline of the other Contracting

C. Si les tarifs ne peuvent faire l'objet d'un arrangement conformément au paragraphe B ci-dessus ou si les entreprises désignées ne s'entendent pas à leur sujet les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de les fixer d'un commun accord.

D. Si ces autorités ne s'entendent pas, le différend sera réglé conformément à l'article XI.

E. En attendant le règlement d'un différend du genre de ceux qui sont mentionnés aux paragraphes C et D ci-dessus, les tarifs déjà en usage seront perçus.

#### *Article VII*

A. L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante fera parvenir sur demande à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, aussi rapidement que possible, des informations sur les autorisations données à son entreprise désignée pour exploiter des services aériens à destination et en provenance du territoire de cette autre Partie contractante, ainsi qu'en transit par celui-ci. Ces informations comporteront notamment des copies des certificats usuels et des autorisations nécessaires à un service aérien sur les routes décrites, ainsi que les amendements, exemptions et conditions d'exploitation.

B. L'autorité aéronautique ou l'entreprise désignée de chaque Partie contractante fera parvenir à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, aussi longtemps en avance que possible, les horaires, tarifs et toutes autres informations concernant l'exploitation des services convenus, ainsi que leurs modifications.

C. L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante fera parvenir sur demande à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante des statistiques du trafic de ses services aériens à destination et en provenance du territoire de cette autre Partie contractante, ainsi qu'en transit par celui-ci, avec mention de la provenance et de la destination du trafic.

#### *Article VIII*

A. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante n'aura pas à payer de taxes supérieures à celles que doivent les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

B. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de l'autre Partie contractante ou de son entreprise désignée et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette entreprise bénéficieront d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales exploitant des services aériens internationaux, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes imposés par la première Partie contractante ; il est entendu, cependant, qu'aucune Partie contractante ne sera tenue d'accorder

Party treatment more favourable than accorded reciprocally by such other Contracting Party.

C. Aircraft of one Contracting Party on a flight to, from or across the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all duties fixed by the customs regulations. Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline of the one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties and charges, even though such supplies be used or consumed 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, and shall be kept, until re-exportation, under customs supervision and control.

#### *Article IX*

A. Each Contracting Party reserves the right to itself, after consultation with the other Contracting Party, to withhold or revoke, or impose such conditions as it may deem necessary with respect to, an operating permission in case of failure by the designated airlines of that other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party, or in case, in the judgement of the first Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

B. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article XI shall not be prejudiced.

#### *Article X*

A. In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties will consult regularly with a view to ensuring the observance of the principles of this Agreement.

B. Either Contracting Party may at any time request consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties with a view to initiating any amendments to this Agreement which may be desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of this Agreement agreed to as a result of such consultation shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

C. When the procedure for consultation provided for in Paragraph B of this Article has been initiated, either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement in accordance with the provisions of Article XIV. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation.



à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante un traitement plus favorable que celui que cette autre Partie contractante accorderait dans un cas semblable.

C. Les aéronefs d'une Partie contractante, au cours de leurs vols à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou en transit par celui-ci, seront exempts de tous droits fixés par la législation douanière. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie contractante seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire. Les marchandises ainsi exemptées ne pourront être déchargées qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie contractante et seront placées sous surveillance douanière jusqu'à leur réexportation.

#### *Article IX*

A. Chaque Partie contractante se réserve le droit, après s'être consultée avec l'autre Partie contractante, de refuser une autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de cette Partie contractante ou de la révoquer, ou encore de soumettre cette autorisation à telles conditions qu'elle pourrait juger nécessaires lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie contractante ou que, de l'avis de celle-ci, elle n'observe pas les conditions auxquelles les droits prévus par le présent accord lui sont accordés.

B. Au cas où une Partie contractante agirait en application du présent article, les droits conférés à l'autre Partie contractante par l'article 11 n'en seront pas affectés.

#### *Article X*

A. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement en vue de s'assurer de l'observation des principes énoncés au présent accord.

B. Chaque Partie contractante pourra, en tout temps, demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, en vue d'apporter au présent accord tous amendements désirables. Cette consultation devra commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification de l'accord convenue à la suite de cette consultation entrera en vigueur dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

C. Une fois que la procédure de consultation prévue au paragraphe B ci-dessus aura été engagée, chaque Partie contractante pourra notifier à l'autre, en tout temps, son désir de mettre fin au présent accord, conformément à l'article XIV. Une telle notification sera faite simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

D. Changes made by either Contracting Party in the specified air routes, except those which change the points served by the designated airline of this Party in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this Agreement. The aeronautical authority of either Contracting Party may, therefore, proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change shall be given without delay to the aeronautical authority of the other Contracting Party. If such latter aeronautical authority finds that, having regard to the principles set forth in Article IV, the interests of its designated airline are prejudiced by the carriage by the designated airline of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new point in the territory of the third country, the latter Party may request consultation in accordance with the provisions of Paragraph B of this Article.

#### *Article XI*

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 negotiation between themselves.

B. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation :

- (1) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body ; or
- (2) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there be no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

C. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given under Paragraph B of this Article.

D. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fails to comply with a decision given under Paragraph B of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke the exercise of any rights which it has granted by virtue of this Agreement and its Annex.

#### *Article XII*

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 with the provisions of such convention or agreement.

D. Les modifications apportées par une Partie contractante aux routes décrites, autres que celles qui viseraient les points desservis par les entreprises désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérées comme des modifications du présent accord. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à de telles modifications, à condition, toutefois, de les notifier sans délai à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante. Si cette dernière autorité aéronautique estime, eu égard aux principes énoncés à l'article IV, que les intérêts de son entreprise désignée sont affectés par le trafic qu'assure l'entreprise désignée de la première Partie contractante entre le territoire de la seconde Partie contractante et la nouvelle escale en pays tiers, la seconde Partie contractante pourra requérir une consultation conformément au paragraphe B ci-dessus.

#### *Article XI*

A. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de régler ce différend directement entre elles.

B. Si les Parties contractantes n'arrivent pas à un arrangement par voie de négociations directes :

- 1) elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision soit d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord, soit de quelque autre personne ou organisme ; ou
- 2) si elles ne s'entendent pas à ce sujet ou si elles ne sont pas d'accord sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision de tout tribunal compétent qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tel tribunal, à la décision du Conseil de cette Organisation.

C. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe B ci-dessus.

D. Si une Partie contractante ou son entreprise désignée négligeait de se conformer à une décision prise en application du paragraphe B ci-dessus, l'autre Partie contractante pourrait, aussi longtemps qu'il en serait ainsi, refuser totalement ou partiellement l'exercice des droits accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

#### *Article XII*

Au cas où une convention ou un accord multilatéral concernant le trafic aérien auquel les Parties contractantes adhéreraient viendrait à être conclu, le présent accord sera modifié conformément aux dispositions de cette convention ou de cet accord.

*Article XIII*

- A. For the purpose of this Agreement the terms "air service", "international air service" and "airline" shall have the meanings respectively assigned to them in the Convention on International Civil Aviation.
- B. The term "territory" in relation to a State shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State.
- C. The term "aeronautical authority" shall mean, in the case of Pakistan, the Director General of Civil Aviation, and in the case of Switzerland, the Federal Air Office, and in both cases any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the abovementioned authorities.
- D. The Annex to this Agreement shall be deemed to be a part of the Agreement and all references to the "Agreement" shall include references to the "Annex", except where otherwise expressly provided.

*Article XIV*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. The Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement 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 Organisation in accordance with the provisions of Paragraph C of Article X.

*Article XV*

This Agreement shall come into force on the day its ratification is mutually notified by an exchange of diplomatic notes.

The Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto, have signed the present Agreement and affixed their seals thereto.

DONE at Karachi, this seventeenth day of March 1952, in duplicate in the French and English languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Pakistan:  
(Signed) A. T. NAQVI

For the Swiss Federal Council:  
(Signed) Walter HOFER

*Article XIII*

- A. Pour l'application du présent Accord, les expressions « service aérien », « service aérien international » et « entreprise de transports aériens » auront le sens qui leur est assigné par la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- B. L'expression « territoire », se rapportant à un État, s'entendra des régions terrestres et des eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la protection ou la tutelle de cet État.
- C. L'expression « autorité aéronautique » s'entendra, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air et, en ce qui concerne le Pakistan, du Directeur général de l'aviation civile et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par les autorités précitées.
- D. L'annexe au présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toute référence à l' « Accord » concernera également l' « annexe », sauf disposition contraire expresse.

*Article XIV*

Chaque Partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre Partie contractante son désir de mettre fin au présent Accord. L'accord prendra fin une année après la date de l'avis de dénonciation par l'autre Partie contractante, à moins que ledit avis ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'un accusé de réception émanant de cette autre Partie contractante, l'avis sera réputé reçu quatorze jours après être parvenu au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément au paragraphe C de l'article X.

*Article XV*

Le présent Accord entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée de part et d'autre par un échange de notes diplomatiques.

L'Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Karacli le dix-sept mars 1952, en double exemplaire, en langues française et anglaise, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil fédéral suisse :  
(Signé) W. HOFER

Pour le Gouvernement du Pakistan :  
(Signé) A. T. NAQVI

## A N N E X

1. A Pakistani designated airline shall be entitled to operate air services in both directions on an air route to be agreed upon.
  2. A Swiss designated airline shall be entitled to operate air services in both directions on the air route hereinafter specified, and to land for traffic purposes in Pakistan :  
Points in Switzerland — Rome — Athens — Cairo or Lydda or Damascus or Beyrouth — Basra and/or Abadan — Koweit — Bahrein — Dhahran — Points in Pakistan — Points in India and beyond.
  3. Points on any of the specified air routes may, at the option of the designated airline of one Contracting Party, be omitted on any or all flights provided that the points in Pakistan or Switzerland respectively are not so omitted.
-

## A N N E X E

1. Une entreprise suisse désignée pourra exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur la route décrite ci-après et effectuer des escales commerciales au Pakistan :

Points en Suisse – Rome – Athènes – Le Caire ou Lydda ou Damas ou Beyrouth – Basrah et/ou Abadan – Koweït – Bahrein – Dhahran – Points au Pakistan – Points en Inde et au-delà.

2. Une entreprise pakistanaise désignée pourra exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur une route aérienne à convenir.

3. Des points situés sur l'une ou l'autre des routes décrites pourront, au gré de l'entreprise désignée d'une Partie contractante, n'être pas desservis lors de tout ou partie des vols, étant entendu que cette faculté ne s'étendra pas aux points situés en Suisse ou au Pakistan.





**No. 2604**

---

**CANADA  
and  
MEXICO**

**Exchange of notes (with annexed schedule) constituting an agreement for air services between and beyond their respective territories. Mexico, 27 July 1953**

*Official texts: English and Spanish.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**CANADA  
et  
MEXIQUE**

**Échange de notes (avec tableau annexé) constituant un accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Mexico, 27 juillet 1953**

*Textes officiels anglais et espagnol.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

No. 2604. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF MEXICO FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. MEXICO, 27 JULY 1953

I

CANADIAN EMBASSY

No. 42

Mexico, D.F., July 27th, 1953

Excellency :

I have the honour to refer to the recent discussions held in Mexico City between officials of our respective governments relating to the establishment of air services between Canada and Mexico.

Both our Governments being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944<sup>2</sup>; desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond Mexican and Canadian territories, and considering that as a result of the above mentioned discussions a mutually satisfactory Agreement was reached, its terms in the English language are as follows :

*Article I*

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 Mexico, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil, and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil, or similar functions, and in the case of Canada, the Minister of Transport, the Air Transport Board and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Minister or Board or similar functions :

(c) the term "designated airline" means an airline which one contracting party shall have designated, by written notification to the other contracting party, in accordance

<sup>1</sup> Came into force on 27 July 1953, by the exchange of the said notes.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

with Article 3 of this Agreement, for the operation of agreed services on the routes specified in such notification :

(d) the term "change of gauge" means the operation of one of the agreed services 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.

(e) 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; and

(f) the term "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

#### *Article II*

(1) Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing the air services to be operated by virtue of the said Agreement on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule<sup>1</sup> thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(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 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 Schedule to this Agreement for the purpose of putting down and taking on traffic in persons, goods and mails coming from or destined for other points so specified.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one contracting party the privilege of taking up, in the territory of the other contracting party, persons, goods, or mails carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other contracting party.

#### *Article III*

(1) Each contracting party shall have the right to designate in writing to the other contracting party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) Each contracting party shall have the right by written notification to the other contracting party to withdraw the designation of an airline and to substitute the designation of another airline.

(3) On receipt of the designation, the other contracting party shall, subject to the provisions of paragraph (4) and (5) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorization.

(4) 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

<sup>1</sup> See p. 262 of this volume.

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 commercial air services.

(5) 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 II of this Agreement 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.

(6) Subject to the provisions of Article 7 of this Agreement, at any time after the provisions of paragraphs (1) and (3) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorized may begin to operate the agreed services.

(7) Each contracting party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article II of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the contracting party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other contracting party.

#### *Article IV*

Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one contracting party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other contracting party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines 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 accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first contracting party, or of the most favoured airline of any other State, engaged in international air services.

#### *Article V*

(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 airlines of each contracting party shall take into account the interests of the airlines 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) On any specified route the capacity, including frequency, provided by the designated airlines of one contracting party together with capacity, including frequency, provided by the designated airlines of the other contracting party shall be maintained

in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.

(4) In the application of the principles stated in the preceding paragraphs of this Article :—

- (a) The agreed services provided by a designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably expected requirements of that airline for the carriage of traffic originating in or destined for the territory of the contracting party which has designated the airline.
- (b) The capacity provided under sub-paragraph (a) above may be augmented by supplementary capacity adequate for the carriage of international air traffic both originating at and destined for points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline. Such additional capacity shall be related to traffic demands of the areas through which the airline operates, after taking account of the air services so established by airlines of the other contracting party and of the States referred to above insofar as they are carrying international air traffic originating in or destined for their territories.

(5) Nothing in this Article shall prevent unfilled space in any aircraft operated in accordance with this Article from being used for the carriage of any international air traffic offered.

#### *Article VI*

A designated airline of one contracting party may make a change of gauge at a point in the territory of the other contracting party only on the following conditions :—

(I) that it is justified by reason of economy of operation :

(II) that the aircraft used on the section on which less traffic is carried by the airline to and from the territory of the first contracting party are smaller in capacity than those used on the other section :

(III) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do ; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity ; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose ;

(IV) that there is an adequate volume of through traffic ; and

(V) that the provisions of article 5 of this Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

#### *Article VII*

(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 determined in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this article shall, if possible, be agreed in respect of each route between the designated airlines of the contracting parties, in accordance with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery 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) In the event of disagreement between the designated airlines concerning the tariffs, the aeronautical authorities of the contracting parties shall endeavour to determine them by agreement between themselves.

(4) A designated airline of either contracting party shall file with the aeronautical authorities of both contracting parties any tariff determined under paragraph (2) of this Article which it proposes to establish, at least thirty days before the date on which it proposes that the tariff shall come into effect ; provided that the aeronautical authorities of the contracting parties may in particular cases vary the period of thirty days.

(5) If the aeronautical authorities of one of the contracting parties are dissatisfied with a tariff filed in accordance with paragraph (4) of this Article they shall so notify in writing the aeronautical authorities of the other contracting party and any designated airline filing the tariff in dispute, within fifteen days of the date of filing or in particular cases within such other period as may be agreed by both authorities.

(6) After notification under paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of both contracting parties shall endeavour to secure agreement on the tariff to be established.

(7) If the aeronautical authorities of the contracting parties cannot secure agreement, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article X of this Agreement.

(8) If agreement has not been reached at the end of thirty (30) day period referred to in paragraph (4) above, a disputed tariff on the agreed services shall remain in suspension until the dispute shall have been settled.

(9) Nothing in this Article shall affect the right of either contracting party to disallow an offending tariff between a third country and point in the territory of the dissatisfied contracting party.

(10) If no notification is given under paragraph (5) of this Article, a tariff filed under paragraph (4) of this Article shall come into effect after the expiry of the period specified in paragraph (4) and shall remain in effect until :

- (a) The expiry of any period for which the aeronautical authorities of either contracting party may have approved its effectiveness ; or
- (b) a new or amended tariff shall have been established, in substitution therefore, in accordance with the provisions of this Article, whichever is the earlier.

(11) (a) A new or amended tariff in substitution for an established tariff may be filed by a designated airline at any time, and the provisions of this Article shall apply thereto as if it were a first tariff ; provided that the aeronautical authorities of the contracting parties may by agreement between them adopt procedures for the filing and establishment of amended tariffs within shorter periods than those specified in paragraphs (4) and (5) of this Article.

(b) The aeronautical authorities of one contracting party may, with the consent of the aeronautical authorities of the other contracting party, at any time require a designated airline to file a new or amended tariff, and the provisions of this Article shall apply thereto as if it were a first tariff.

*Article VIII*

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 and the origins and destinations of such traffic.

*Article IX*

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.

*Article X*

(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 between themselves.

(2) If the contracting parties fail to reach a settlement by negotiation,  
(a) it shall be submitted to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each contracting party, and the third, who will act as Chairman of the tribunal, 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 sixty days of the date of delivery by either party to the other party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute; and the third arbitrator shall be agreed upon within thirty days after such period of sixty days. If the third arbitrator is not agreed upon, within the time limitation indicated, the vacancy thereby created shall be filled by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel or arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. The contracting parties undertake to comply with any decision given under this Article. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

(3) If and so long as either contracting party or a 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 or to the designated airline or airlines of that contracting party or to the designated airline in default.

*Article XI*

(1) If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement such modification, if agreed between the contracting parties, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both contracting parties become bound, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention to the extent necessary to so conform.

#### Article XII

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 Organization. If such notice is given, this 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 XIII

This Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article XI shall be registered by either the Government of Canada or the Government of Mexico with the International Civil Aviation Organization.

### SCHEDULE

#### SECTION I

##### *Specified routes*

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Government of Mexico.

<i>Point of Departure</i>	<i>Intermediate points (any one or more of the following if desired)</i>	<i>Destination in Canadian Territory</i>	<i>Points beyond (any one or more of the following if desired)</i>
1. Mexico City	Points in the Western U.S.A. to be agreed on	Vancouver	Points beyond in the Northern Pacific area to be agreed
2. Mexico City	St. Louis, Missouri, or other points in the Eastern U.S.A. to be agreed. Toronto, Canada* (see note below)	Montreal	Points beyond to be agreed

\* NOTE — On Route 2 carriage of traffic to points beyond Montreal which may be agreed will not apply out of Toronto.



## SECTION II

*Specified routes*

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Government of Canada.

<i>Point of Departure</i>	<i>Intermediate points (any one or more of the following if desired)</i>	<i>Destination in Mexican Territory</i>	<i>Points beyond (any one or more of the following if desired)</i>
1. Vancouver	San Francisco or other points in the Western U.S.A. to be agreed.	Mexico City	Lima, Peru and Sao Paulo, Brazil or other points in South America to be agreed.
2. Montreal or Toronto	Tampa, or other points in the Eastern U.S.A. to be agreed. Monterrey, Mexico * (see note below)	Mexico City	Points in South America to be agreed.

\* NOTE — On Route 2 carriage of traffic to points beyond Mexico City which may be agreed will not apply out of Monterrey.

## SECTION III

It is understood that on any of the specified routes an airline designated by either country may serve any point on the reasonably direct line of flight in the territory of the Government designating such airline.

I have the honour to propose to Your Excellency, if the above mentioned stipulations are agreeable to your Government, that this Note and your reply will constitute an Agreement between the Government of Canada and the Government of Mexico for air services between and beyond their respective territories. The Agreement will come into force upon the date of your reply.

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

(Signed) C. P. HÉBERT

His Excellency Lic. Luis Padilla Nervo  
Minister of External Relations  
Mexico, D.F.

## II

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

México, D. F., 27 de julio de 1953

Excelencia :

Tengo la honra de acusar recibo a Vuestra Excelencia, de su atenta nota número 42 del 27 del presente mes, en la que se hace referencia a las pláticas celebradas entre funcionarios de nuestros respectivos Gobiernos para el establecimiento de servicios aéreos entre México y Canadá.

Siendo en efecto los dos países Partes Contratantes de la Convención Internacional de Aviación Civil, abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y siendo el deseo de ambos celebrar un Acuerdo con el propósito de establecer un servicio aéreo entre los territorios de México y Canadá y más allá de los mismos, veo con gusto que nuestros respectivos Representantes han llegado a un arreglo satisfactorio en las pláticas arriba mencionadas, según el texto que Vuestra Excelencia se ha servido transcribirme en idioma inglés, y cuyos términos correspondientes en español son los siguientes :

*Artículo I*

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que el contexto lo exija de otra manera.

(a) El término « Convenio », significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma, en Chicago, el día 7 de diciembre de 1944, y comprende cualquier Anexo adoptado conforme al Artículo 90 del mencionado Convenio, y cualquier enmienda a los Anexos o al Convenio, conforme a los Arts. 90 y 94 del mismo ;

(b) El término « autoridades aeronáuticas » significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil y cualquiera otra persona o entidad autorizada para desempeñar cualesquiera funciones ejercidas actualmente por dicha Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil o que realicen funciones similares, y en el caso del Canadá, el Ministro de Transportes, la Junta de Transportes Aéreos, y cualquiera persona o entidad autorizada para desempeñar cualesquiera funciones ejercidas actualmente por dicho Ministro o por la Junta, o que realicen funciones similares ;

(c) El término « línea aérea designada », significa una línea aérea que una de las Partes Contratantes haya designado, por notificación escrita, a la otra Parte, de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo, para el desempeño de los servicios convenidos en las rutas especificadas en dicha notificación ;

(d) El término « cambio de capacidad », significa el funcionamiento de uno de los servicios convenidos por una línea aérea designada, de manera que en una sección de la ruta se haga el vuelo por un avión diferente, en capacidad, a los que se usan en otra sección ;

(e) El término « territorio », con respecto a un Estado, significa las áreas territoriales y las aguas territoriales adyacentes a las mismas, bajo la soberanía, protección o fideicomiso de dicho Estado ; y,

(f) Los términos « servicios aéreos », « servicio aéreo internacional », « Línea aérea » y « parada para fines que no sean de tráfico » significan, respectivamente, lo que se indica en el Artículo 96 del Convenio.

#### Artículo II

(1) Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra Parte los derechos especificados en este Acuerdo, con el objeto de establecer servicios aéreos que funcionen en virtud de dicho Acuerdo, en las rutas indicadas en la Sección respectiva del itinerario adjunto al mismo (que se denominarán a continuación « los servicios convenidos » y « las rutas especificadas »).

(2) Conforme a las estipulaciones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, gozarán, mientras presten un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes privilegios : —

- (a) volar sin aterrizar a través del territorio de la otra Parte Contratante ;
- (b) hacer paradas en dicho territorio con fines que no sean de tráfico ; y,
- (c) hacer paradas en dicho territorio, en los puntos especificados para dicha ruta, en el Itinerario anexo a este Acuerdo, con el objeto de dejar y tomar pasajeros, mercancías y correo, procedentes de o con destino a otros puntos así especificados.

(3) Nada en el párrafo (2) de este Artículo deberá interpretarse en el sentido de conferir a las líneas aéreas de una de las Partes Contratantes el privilegio de tomar, en el territorio de la otra Parte, personas, mercancías, o correo, que se transporten por alquiler o remuneración y destinados a otros puntos dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

#### Artículo III

(1) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho de designar, por escrito dirigido a la otra Parte, una o más líneas aéreas con el objeto de que funcionen los servicios convenidos, sobre las rutas especificadas.

(2) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho, previa notificación, por escrito dirigida a la otra Parte, de retirar la designación de una línea aérea y substituir la designación de otra línea aérea.

(3) Al recibir la designación, la otra Parte Contratante deberá, conforme a las estipulaciones de los párrafos (4) y (5) de este Artículo, conceder sin demora a la línea o líneas aéreas designadas, la autorización correspondiente para operar.

(4) Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir a una línea aérea designada por la otra Parte, la comprobación de que está capacitada para llenar las condiciones prescritas, de acuerdo con las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados, por las mismas de conformidad con las estipulaciones del Convenio, para el funcionamiento de servicios comerciales internacionales aéreos.

(5) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho de negarse a aceptar la designación de una línea aérea, y de impedir o revocar la concesión, a una línea aérea, de los privilegios especificados en el párrafo (2) del artículo II de este Acuerdo, o de imponer las condiciones que juzgue necesarias, con respecto al goce, por una línea aérea, de aquellos privilegios, en cualquier caso en que no esté satisfecha de que el control efectivo y la propiedad substancial de dicha línea aérea, se hallen en posesión de la Parte Contratante que haga la designación de la línea aérea o de los nacionales de dicha Parte Contratante.

(6) Conforme a las disposiciones del artículo 7 de este Acuerdo, en cualquier momento después de que se hayan llenado los requisitos de los párrafos (1) y (3) de este Artículo, la línea aérea así designada y autorizada, podrá empezar a operar los servicios convenidos.

(7) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho de suspender el ejercicio, por una línea aérea, de los privilegios especificados en el párrafo (2) del artículo II de este Acuerdo, o de imponer las condiciones que considere necesarias con respecto al ejercicio, por una línea aérea, de dichos privilegios, en cualquier caso en que la línea aérea no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que conceda dichos privilegios, o que, de otra manera, no opere de acuerdo con las condiciones prescritas en este Acuerdo ; en el entendido que, a menos que sea esencial la inmediata suspensión o la imposición de medidas para impedir otras violaciones de las leyes o reglamentos, ese derecho se ejercerá, únicamente, previa consulta con la otra Parte Contratante.

#### *Artículo IV*

El combustible, los aceites lubricantes, las refacciones, el equipo ordinario de aeronaves, y los pertrechos correspondientes, introducidos al territorio de una de las Partes Contratantes, o llevados a bordo de una aeronave, en dicho territorio, por, o en nombre de una de las Partes Contratantes, o de su línea o líneas aéreas designadas, y destinados únicamente para su uso por, o en, la aeronave de dichas líneas aéreas, serán objeto por parte de la primera Parte Contratante, con respecto a derechos aduanales, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes similares, nacionales o locales, de un tratamiento no menos favorable que el que se concede a equipos similares introducidos a dicho territorio, o llevados a bordo de aeronaves en dicho territorio, y destinados para su uso por o en la aeronave de una línea aérea nacional de la primera Parte Contratante, o de la línea aérea más favorecida de cualquier otro Estado, dedicada a los servicios aéreos internacionales.

#### *Artículo V*

(1) Habrá una oportunidad justa e igual para las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus territorios respectivos.

(2) En el funcionamiento de los servicios convenidos, las líneas aéreas de cada una de las Partes Contratantes tomarán en cuenta los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte a fin de no afectar, indebidamente, los servicios que estas últimas proporcionan en todo o parte de las mismas rutas.

(3) En toda ruta especificada, la capacidad, incluyendo la frecuencia, proporcionada por las líneas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes, juntamente con la capacidad, incluyendo la frecuencia, proporcionada por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, serán mantenidas razonablemente en relación con las necesidades del público para el transporte aéreo en dicha ruta.

(4) En la aplicación de los principios expuestos en los párrafos anteriores de este Artículo : —

(a) Los servicios convenidos, proporcionados por una línea aérea designada, tendrán como objetivo principal proporcionar, de acuerdo con un factor razonable de carga, la capacidad adecuada para las necesidades actuales y probables de dicha línea aérea, para el transporte procedente de o destinado al territorio de la Parte Contratante que haya designado la línea aérea.

(b) La capacidad estipulada conforme al inciso (a) anterior, podrá aumentarse mediante una capacidad suplementaria adecuada, para el transporte de tráfico aéreo internacional, tanto procedente de, como destinado a puntos de las rutas especificadas en los territorios de los Estados fuera del que haya designado la línea aérea. Dicha capacidad adicional deberá tener relación con las demandas de tráfico en las áreas en que opere la línea aérea, después de tomar en cuenta los servicios aéreos así establecidos por líneas aéreas de la otra Parte Contratante, y de los Estados arriba citados, siempre que lleven tráfico aéreo internacional procedente de, o destinado a sus territorios.

(5) Nada de lo estipulado en este Artículo impedirá que si se ofrece sea usado el espacio vacío en cualquiera aeronave que se emplee de acuerdo con este artículo, para el transporte de todo tráfico aéreo internacional.

#### Artículo VI

Una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes podrá hacer un cambio de capacidad, en un punto, dentro del territorio de la otra Parte, únicamente bajo las siguientes condiciones :

(I) que esté justificado por razones de economía en las operaciones ;

(II) que las aeronaves empleadas en la sección en que lleve menos tráfico la línea aérea, al y del territorio de la primera Parte Contratante, sean más pequeñas en capacidad que las empleadas en la otra sección ;

(III) que las aeronaves de menor capacidad, solamente operen en conexión con las aeronaves de mayor capacidad, y que estén incluidas en el itinerario para hacerlo así ; las primeras llegarán al punto en que se hace el cambio, con el objeto de llevar tráfico transferido de las aeronaves de mayor capacidad, o para ser trasladado a dichas aeronaves ; y su capacidad será determinada, con respecto, primordialmente a este objeto ;

(IV) que haya un volumen adecuado de tráfico directo ; y,

(V) que las estipulaciones del artículo 5 de este Acuerdo rijan todos los arreglos hechos con respecto al cambio de capacidad.

#### Artículo VII

(1) Las tarifas en cualquier servicio convenido se establecerán a niveles razonables, tomándose en cuenta debidamente, todos los factores pertinentes incluyendo el costo de operaciones, utilidades razonables, características del servicio, (tales como normas con respecto a la velocidad y comodidades), y las tarifas de otras líneas aéreas por cualquiera parte de la ruta especificada. Dichas tarifas deberán fijarse de acuerdo con las siguientes disposiciones de este Artículo.

(2) Las tarifas a que se refiere el párrafo (1) de este Artículo, si es posible, deberán fijarse de común acuerdo con respecto a cada ruta entre las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes, de acuerdo con otras líneas aéreas que operen en todo o parte de dicha ruta, y dicho acuerdo cuando sea posible, deberá concertarse por conducto de la oficina que fija las cuotas, de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo. Las tarifas así concertadas deberán someterse a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(3) En caso de desavenencia entre las líneas aéreas designadas, con respecto a las tarifas, las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes tratarán de fijarlas de común acuerdo entre sí.

(4) Toda línea aérea designada, de una u otra de las Partes Contratantes registrará ante las autoridades aeronáuticas de ambas Partes cualquiera tarifa fijada conforme al párrafo (2) de este Artículo, que se proponga establecer, por lo menos treinta días antes de la fecha en que la misma proponga que entre en vigor la tarifa ; pudiendo las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, en casos especiales, variar el período de treinta días.

(5) Si las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes no están satisfechas con una tarifa registrada de acuerdo con el párrafo (4) de este Artículo, podrán notificarlo así por escrito, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte y a cualquiera línea aérea designada, que haya registrado la tarifa en disputa, dentro de los quince días de la fecha de su registro, o en casos especiales, dentro de cualquier otro plazo que acuerden las autoridades de ambas Partes.

(6) Después de la notificación de que habla el párrafo (5) de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes tratarán de llegar a un acuerdo con respecto a la tarifa que deba establecerse.

(7) Si las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes no pueden llegar a un acuerdo, la disputa se resolverá de conformidad con las disposiciones del artículo X de este Acuerdo.

(8) Si no se ha llegado a un arreglo al cabo del período de treinta (30) días a que se refiere el párrafo (4) anterior, la tarifa en disputa de los servicios convenidos se suspenderá hasta que se resuelva dicha disputa.

(9) Nada en este Artículo afectará el derecho, de ninguna de las Partes Contratantes, de desautorizar una tarifa perjudicial entre un tercer país y algún punto en el territorio de la Parte Contratante inconforme.

(10) Si no se ha hecho la notificación de que habla el párrafo (5) de este Artículo, la tarifa registrada conforme al párrafo (4) de este Artículo, entrará en vigor después de que haya terminado el plazo especificado en el párrafo (4), y seguirá en vigor hasta :

- (a) La caducidad de cualquier plazo cuya vigencia hayan aprobado las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes ; o,
- (b) hasta que se haya establecido una nueva tarifa o se reforme la antigua, en substitución de la misma, de acuerdo con las disposiciones de este Artículo, según se convenga antes.

(11) (a) La nueva tarifa, o la reformada, en substitución de una tarifa establecida, podrá registrarse por una línea aérea designada, en cualquier momento, y las disposiciones de este Artículo se aplicarán a la misma, como si fuera la primera tarifa ; siempre que las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes adopten, de común acuerdo, procedimientos para el registro y establecimiento de tarifas reformadas dentro de plazos más cortos que los especificados en los párrafos (4) y (5) de este Artículo.

(b) Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes en cualquier momento podrán exigir, con el consentimiento de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, que una línea aérea designada, registre una nueva tarifa o una tarifa reformada, y las disposiciones de este Artículo se aplicarán a la misma como si fuera la primera tarifa.

*Artículo VIII*

Las autoridades aeronáuticas de una u otra de las Partes Contratantes proporcionarán; periódicamente, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte y a solicitud de las mismas, un informe o los datos estadísticos que se necesiten para examinar la capacidad convenida en los servicios estipulados, de las líneas aéreas designadas, de la primera Parte Contratante. Dichos datos deberán comprender toda la información necesaria para determinar el volumen del tráfico llevado por dichas líneas aéreas, en los servicios convenidos, y las procedencias y destinos de dicho tráfico.

*Artículo IX*

Deberá haber consultas ordinarias y frecuentes entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, para asegurar una estrecha colaboración en todos los asuntos relacionados con el cumplimiento de este Acuerdo.

*Artículo X*

(1) Si surge alguna disputa entre las Partes Contratantes con respecto a la interpretación o a la aplicación de este Acuerdo, ambas Partes tratarán, ante todo, de resolverla por medio de negociaciones entre sí.

(2) Si las Partes Contratantes no la pudieran resolver por medio de negociaciones, (a) será sometida a un Tribunal de Arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados uno por cada una de las Partes Contratantes y el tercero, que fungirá como Presidente del Tribunal, será nombrado de común acuerdo por los dos primeros miembros de dicho Tribunal, bajo la condición de que no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de sesenta días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes haga entrega a la otra Parte de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta días, contando a partir del vencimiento del plazo de sesenta días antes aludido. Si dentro del referido término no se llegase a un acuerdo con respecto al tercer árbitro el puesto será ocupado por una persona que al efecto designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien lo escogerá de la lista de árbitros que lleve la OACI de conformidad con sus reglamentos sobre esta materia. Las Partes Contratantes se comprometen a someterse a cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo. Los gastos del Tribunal del Arbitraje serán costeados a prorrata por ambas Partes.

(3) Si una de las Partes Contratantes, o una línea aérea designada de una de las Partes Contratantes no cumpliera con la decisión dada conforme al párrafo (2) de este Artículo, y en tanto prevalezca tal incumplimiento, la otra Parte Contratante podrá limitar, negar o revocar cualesquiera derechos o privilegios que haya concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante infractora, o a la línea o líneas aéreas designadas de dicha Parte Contratante, o la línea aérea designada infractora.

*Artículo XI*

(1) Si una de las Partes Contratantes considera conveniente modificar alguna estipulación de este Acuerdo, dicha modificación, de ser aprobada por ambas Partes Contratantes, deberá entrar en vigor cuando se confirme mediante un canje de notas.

(2) En caso de la concertación de un Convenio general multilateral, con respecto al transporte aéreo, mediante el cual ambas Partes Contratantes queden obligadas, este Acuerdo se modificará de conformidad con las disposiciones de dicho Convenio en la medida necesaria para sujetarse al mismo.

#### Artículo XII

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá dar, en cualquier momento, aviso a la otra, si desea poner fin a este Acuerdo. Este aviso se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se da dicho aviso, este Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba el aviso, a menos que el aviso para poner fin al Acuerdo se retire antes del término de dicho plazo, de común acuerdo. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que el aviso fué recibido catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido el aviso.

#### Artículo XIII

Este Acuerdo y todo canje de notas, de conformidad con el Artículo XI, deberán registrarse, ya sea por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, o por el Gobierno del Canadá, ante la Organización de Aviación Internacional.

### ITINERARIO

#### SECCIÓN I

##### *Rutas especificadas*

Rutas en las que la línea o líneas aéreas designadas, por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, habrán de operar en ambas direcciones.

<i>Punto de salida</i>	<i>Puntos intermedios (cualquiera de los siguientes o más, si se desea)</i>	<i>Destino en Territorio Canadiense</i>	<i>Puntos más allá (cualquiera de los siguientes o más, si se desea)</i>
1. Ciudad de México.	Puntos en el Oeste de los Estados Unidos, sobre los cuales habrá de convenirse.	Vancouver	Puntos más allá, en el área Norte del Pacífico, sobre los cuales habrá de convenirse.
2. Ciudad de México.	St. Louis Mo. u otros puntos en el Este de los Estados Unidos, sobre los cuales habrá de convenirse. Toronto, Canadá. * (Véase nota al calce de esta Sección I)	Montreal	Puntos más allá sobre los cuales habrá de convenirse.

\* NOTA. — Los derechos para efectuar el tráfico a puntos más allá de Montreal que puedan ser convenidos, no se aplicarán en lo que se refiere a Toronto.



## SECCIÓN II

*Rutas especificadas*

Rutas en las que la línea o líneas aéreas designadas por el Gobierno del Canadá, habrán de operar en ambas direcciones.

<i>Punto de salida</i>	<i>Puntos intermedios (cualquiera de los siguientes o más si se desea)</i>	<i>Destino en Territorio Mexicano</i>	<i>Puntos más allá (cualquiera de los siguientes o más, si se desea)</i>
1. Vancouver	San Francisco u otros puntos en el Oeste de los Estados Unidos, sobre los cuales habrá de convenirse.	Ciudad de México.	Lima, Perú y Sao Paulo, Brasil, u otros puntos en la América del Sur, sobre los cuales habrá de convenirse.
2. Montreal o Toronto.	Tampa, u otros puntos en el Este de los Estados Unidos, sobre los cuales habrá de convenirse. Monterrey, México. * Véase nota al calce.	Ciudad de México.	Puntos en la América del Sur, sobre los cuales habrá de convenirse.

\* NOTA. — Los derechos para efectuar el tráfico a puntos más allá de la Ciudad de México que puedan ser convenidos, no se aplicarán en lo que se refiere a Monterrey.

## SECCIÓN III

Queda entendido que en cualquiera de las rutas especificadas, una línea aérea designada por uno u otro de los países, podrá dar servicio en cualquier punto, dentro de una línea de vuelo razonablemente directa en el territorio del Gobierno que designe dicha línea aérea.

Me es grato comunicar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de México acepta la propuesta de su Gobierno en los términos consignados en su nota número 42 arriba transcrita, y está conforme en considerar que la nota de Vuestra Excelencia y la presente, constituyen un Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Canadá para servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá de los mismos, que entra en vigor en esta fecha.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

L. P. N.

Excelentísimo Señor Charles Pierre Hébert  
Embajador Extraordinario  
y Plenipotenciario del Canadá  
Ciudad

[TRANSLATION<sup>1</sup> — TRADUCTION<sup>2</sup>]

Mexico, D. F., July 27, 1953

Sir :

I have the honour to acknowledge receipt of your Note No. 42 of the 27th instant in which reference is made to the discussions between officers of our Governments concerning the establishment of air services between Mexico and Canada.

Since the two countries are among the contracting parties of the International Civil Aviation Convention opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and since both are desirous of concluding an Agreement for the establishment of air services between the territories of Mexico and Canada and beyond, I am pleased to see that our Representatives have reached a satisfactory agreement as a result of the discussions referred to, an English version of which you have had the kindness to transmit to me. The Spanish version reads as follows :

[See note I]

I am pleased to inform Your Excellency that the Government of Mexico accepts the proposal of your Government according to the terms of your Note No. 42 above transcribed and agrees to consider Your Excellency's Note and the present Note as an Agreement between the Government of the United States of Mexico and the Government of Canada for the operation of air services between their respective territories and beyond, which shall enter into force on this date.

I take this opportunity, etc.

(Signed) L. P. N.

Hon. Charles Pierre Hébert  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary  
City

---

<sup>1</sup> Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

<sup>2</sup> Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

N° 2604. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup>  
ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOU-  
VERNEMENT DU MEXIQUE RELATIF AUX SERVICES  
AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS  
ET AU-DELÀ. MEXICO, 27 JUILLET 1953

[TRADUCTION<sup>2</sup> — TRANSLATION<sup>3</sup>]

I

AMBASSADE DU CANADA

N° 42

Mexico (D.F.), le 27 juillet 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qu'ont eus récemment à Mexico des fonctionnaires de nos gouvernements respectifs en vue de l'établissement de services aériens entre le Canada et le Mexique.

Nos deux Gouvernements, étant parties à la Convention sur l'aviation civile internationale ouverte aux signatures à Chicago le 7 décembre 1944<sup>4</sup>, étant désireux de conclure un accord destiné à établir des relations aériennes entre les territoires mexicain et canadien et au-delà de ces territoires, et considérant que les entretiens susmentionnés ont donné lieu à un accord satisfaisant pour les deux parties, les termes dudit accord sont les suivants :

*Article premier*

Pour l'exécution du présent Accord, sauf stipulation contraire du contexte,

a) le terme « la Convention » désigne la Convention sur l'aviation civile internationale ouverte aux signatures à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de la Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adoptée conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci ;

b) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne le Mexique, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil, et toute personne ou tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ladite Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección de Aeronáutica Civil, ou toutes fonctions similaires, et, en ce qui concerne le Canada, le Ministre

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 27 juillet 1953 par l'échange desdites notes.

<sup>2</sup> Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

<sup>3</sup> Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

<sup>4</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

des Transports, la Commission des Transports aériens et toute personne ou tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre, ladite Commission ou toutes autres fonctions similaires ;

c) l'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura désignée, par notification écrite à l'autre Partie contractante, conformément à l'article III du présent Accord, pour exploiter les services agréés sur les routes spécifiées dans ladite notification ;

d) l'expression « changement de jauge » s'entend de l'exploitation de l'un des services agréés par une ligne aérienne désignée de telle sorte que les avions utilisés sur un tronçon de la route ont une capacité différente de celle des avions utilisés sur un autre tronçon ;

e) le terme « territoire », en ce qui concerne un État, désigne les étendues terrestres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet État ;

f) les expressions « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escales non commerciales » ont respectivement le sens que leur assigne l'article 96 de la Convention.

#### Article II

(1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue d'établir les services aériens devant être exploités en vertu dudit Accord sur les routes spécifiées dans la section appropriée de l'itinéraire<sup>1</sup> ci-annexé (dorénavant appelée « services agréés » et « routes spécifiées »).

(2) Sous réserve des clauses du présent Accord, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes jouiront, dans l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, des droits ci-dessous :

- a) traverser le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;
- b) effectuer des escales à des fins non commerciales dans ledit territoire ;
- c) effectuer des escales dans ledit territoire aux points spécifiés pour cette route dans l'itinéraire annexé au présent Accord afin d'y débarquer ou d'y embarquer en trafic des passagers, du fret, du courrier en provenance ou à destination des autres points spécifiés.

(3) Rien au paragraphe 2 du présent article ne devra être interprété comme devant conférer aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier, transportés contre rémunération ou location et destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

#### Article III

(1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

(2) Chaque Partie contractante aura le droit par notification écrite à l'autre Partie contractante d'annuler la désignation d'une entreprise pour lui en substituer une autre.

<sup>1</sup> Voir p. 280 de ce volume.

(3) Dès que la désignation aura été reçue par elle, l'autre Partie contractante, sous réserve des stipulations des paragraphes 4 et 5 du présent article, accordera sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignées l'autorisation requise d'exploitation.

(4) Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront demander à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de leur donner la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces Autorités, en conformité avec les clauses de la Convention, à l'exploitation des services aériens commerciaux sur les routes internationales.

(5) Chaque Partie contractante se réserve le droit de rejeter la désignation de l'entreprise et de suspendre ou de révoquer l'octroi à une entreprise des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord ou d'imposer telles conditions qui paraîtraient nécessaires à l'exercice par une entreprise de ces droits dans tous les cas où la preuve n'a pas été faite que la propriété réelle et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de nationaux de cette Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

(6) Sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent Accord, l'entreprise ainsi désignée et autorisée aura à tout moment, après que les formalités prévues aux paragraphes 1 et 3 du présent article auront été accomplies, la faculté d'exploiter les services agréés.

(7) Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice par l'entreprise des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord ou d'imposer telles conditions qui lui paraîtraient nécessaires à l'exercice par l'entreprise de ces droits dans tous les cas où l'entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits ou n'exploiterait pas dans les conditions prescrites par le présent Accord ; étant entendu que, si la suspension ou l'imposition immédiates de conditions ne sont pas indispensables pour prévenir de nouvelles infractions aux lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

#### *Article IV*

Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal d'un aéronef et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes ou pris à bord d'un aéronef dans ce territoire par ou pour le compte de l'autre Partie contractante ou de l'entreprise ou des entreprises désignées, et uniquement destinés à être utilisés par ou dans l'aéronef de ces entreprises, bénéficieront de la part de la première Partie contractante — en ce qui concerne les droits de douanes, les frais d'inspection ou autres taxes et droits nationaux ou locaux similaires — d'un traitement aussi favorable que celui accordé aux approvisionnements similaires introduits dans ledit territoire ou pris à bord d'un aéronef dans ce territoire et destinés à être utilisés par ou dans un aéronef appartenant à une entreprise nationale de la première Partie contractante ou à l'entreprise la plus favorisée de n'importe quel autre État exploitant des services aériens internationaux.

#### *Article V*

(1) Les entreprises des deux Parties contractantes seront assurées d'un traitement juste et égal pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

(2) Dans l'exploitation des services agréés, les entreprises de chacune des Parties contractantes tiendront compte des intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment le service aérien que ces dernières assurent en totalité ou en partie sur les mêmes routes.

(3) Sur les routes spécifiées, la capacité de transport, y compris la fréquence, mise en œuvre par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ainsi que la capacité, y compris la fréquence, mise en œuvre par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, seront maintenues à un niveau raisonnable adapté aux besoins du public sur ces routes.

(4) Dans l'application des principes définis dans les paragraphes précédents du présent article :

- a) Les services agréés, assurés par une entreprise désignée, auront pour objectif primordial la mise en œuvre, sur la base d'un coefficient de charge raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles de l'entreprise pour le trafic aérien en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.
- b) la capacité prévue au sous-paragraphes a ci-dessus pourra être augmentée d'une capacité additionnelle pour les besoins de trafic aérien international en provenance ou à destination de points sur les routes spécifiées dans les territoires d'États autres que celui désignant l'entreprise. Cette capacité additionnelle sera fonction des besoins du trafic dans les zones traversées par l'entreprise compte tenu des services aériens établis par des entreprises de l'autre Partie contractante et des États mentionnés ci-dessus, dans la mesure où ces services effectuent des transports aériens internationaux en provenance ou à destination de leurs territoires.

(5) Rien dans le présent article ne s'opposera à ce que l'espace inoccupé dans un aéronef exploité conformément au présent article soit affecté à tous transports aériens internationaux qui pourraient s'offrir.

#### Article VI

L'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne pourra effectuer de changement de jauge en un point du territoire de l'autre Partie contractante qu'aux conditions suivantes :

- (I) Que le changement se justifie par une raison d'économie de l'exploitation ;
- (II) Que les aéronefs utilisés sur le tronçon sur lequel l'entreprise transporte le moins de trafic à destination et en provenance du territoire de la première Partie contractante soient d'une plus faible capacité que ceux utilisés sur l'autre tronçon ;
- (III) Que les aéronefs de capacité plus faible ne soient utilisés qu'en conjonction avec les aéronefs de capacité plus grande et que leurs horaires soient établis en conséquence ; les aéronefs de faible capacité devront arriver jusqu'au point de changement, afin de transporter le trafic descendu des aéronefs de plus grande capacité ou que l'on doit monter à bord desdits aéronefs ; et leur capacité devra être déterminée d'abord par cette fin ;
- (IV) Qu'il y ait un volume suffisant de trafic direct ; et
- (V) Que les dispositions de l'article V du présent Accord soient applicables à toute entente relative au changement de jauge.

*Article VII*

(1) La fixation des tarifs pour tout service agréé devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des caractéristiques présentées par chaque service (telles que conditions de vitesse et de confort) et des tarifs pratiqués par d'autres entreprises pour une section quelconque des routes spécifiées. Ces tarifs devront être fixés conformément aux stipulations suivantes du présent article.

(2) Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront dans la mesure du possible déterminés, selon chaque route, par accord entre les entreprises désignées des Parties contractantes après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie du même parcours et un tel accord devra être recherché autant que possible selon la procédure établie pour la fixation des tarifs par l'Association du transport aérien international (IATA). Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes.

(3) En cas de désaccord entre les entreprises désignées au sujet des tarifs, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de déterminer ceux-ci d'un commun accord.

(4) L'entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante soumettra aux Autorités aéronautiques de chaque Partie contractante tout tarif fixé conformément au paragraphe (2) du présent article, que l'entreprise ou les entreprises se proposent d'établir, au minimum trente jours avant la date prévue pour son entrée en vigueur, ce délai pouvant être modifié dans des cas spéciaux par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

(5) Si les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'approuvent pas un tarif qui a été soumis conformément au paragraphe 4 du présent article, elles devront le notifier par écrit aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et à toute entreprise désignée ayant soumis le tarif en litige, dans un délai de quinze jours à compter de la date de la soumission du tarif ou, dans des cas spéciaux, dans toute autre limite de temps qui ferait l'objet d'un accord entre les Autorités aéronautiques des deux Parties.

(6) Après notification faite conformément au paragraphe (5) du présent article, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à un accord sur le tarif à établir.

(7) Si les Autorités aéronautiques des Parties contractantes ne peuvent aboutir à un accord, le litige sera réglé conformément aux clauses de l'article X du présent Accord.

(8) Si un accord n'a pu être atteint à l'expiration de la période de trente jours mentionnée au paragraphe 4 ci-dessus, le tarif relatif aux services agréés et faisant l'objet du litige sera suspendu jusqu'à ce que le différend ait été réglé.

(9) Rien dans le présent article ne portera atteinte au droit de l'une ou l'autre Partie contractante de rejeter un tarif afférant à un parcours entre un tiers pays et un point du territoire de la partie contractante et qu'elle estimerait désavantageux.

(10) Si aucune notification n'a été faite conformément au paragraphe 5 du présent article, le tarif soumis conformément au paragraphe 4 du présent article entrera en vigueur après l'expiration de la période spécifiée au paragraphe 4 et restera en vigueur jusqu'à :

- a) l'expiration de toute période pour laquelle les Autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante pourraient l'avoir déclaré applicable, ou,
- b) l'établissement d'un nouveau tarif modifié qui se substituera au précédent conformément aux clauses du présent article
- selon que l'une ou l'autre éventualité se présentera la première.

(11) a) Chacune des entreprises désignées pourra soumettre n'importe quand un nouveau tarif ou un tarif modifié en substitution d'un tarif établi, et les dispositions du présent article s'y appliqueront comme à un premier tarif, étant entendu que les Autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront, d'un commun accord, déterminer les procédures à suivre pour la soumission et l'établissement de tarifs modifiés dans les délais moindres que ceux prévus aux paragraphes 4 et 5 du présent article.

b) Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent, avec l'assentiment des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, exiger à tout moment de l'entreprise désignée qu'elle soumette un tarif nouveau ou modifié et les clauses du présent article s'y appliqueront comme s'il s'agissait d'un premier tarif.

#### *Article VIII*

Les Autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes devront fournir aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des statistiques périodiques ou autres qui pourraient raisonnablement être demandées afin de vérifier la capacité offerte sur les services agréés par les entreprises désignées de la première Partie contractante. De tels documents comprendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic de ces entreprises sur les routes spécifiées, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

#### *Article IX*

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.

#### *Article X*

(1) Si un litige survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes devront, tout d'abord, s'efforcer de le régler par voie de négociation directe.

(2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à trouver un terrain d'entente par voie de négociation,

- a) le litige sera porté devant un tribunal de trois arbitres, dont chaque Partie contractante aura choisi l'un et dont le troisième, qui présidera le tribunal, sera désigné par les deux arbitres ainsi choisis mais ne sera ressortissant ni de l'une ni de l'autre des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes devra désigner un arbitre dans les soixante jours de la date de remise par l'une des Parties à l'autre Partie d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du litige ; le troisième arbitre devra être désigné dans les trente jours qui suivront lesdits soixante jours. Si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, la vacance créée de ce fait sera comblée par le Prési-



dent du Conseil de l'OACI, qui désignera à cette fin un membre du personnel d'arbitrage existant dans les cadres de l'OACI. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu du présent article. Chacune des Parties supportera la moitié des frais du tribunal arbitral.

(3) Dans le cas où, et aussi longtemps que l'une ou l'autre des Parties contractantes ou l'entreprise désignée de l'une ou de l'autre des Parties contractantes ne se conformeraient pas à une décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège accordé par elle en vertu du présent Accord à la Partie contractante défaillante, ou à l'entreprise ou aux entreprises désignées de cette Partie contractante ou encore à l'entreprise défaillante.

#### *Article XI*

(1) Dans le cas où l'une ou l'autre des Parties contractantes jugerait désirable de modifier de façon quelconque les dispositions du présent Accord, ces modifications, lorsqu'elles auront été décidées d'un commun accord entre les Parties contractantes, entreront en vigueur dès leur confirmation par un échange de notes.

(2) Dans l'éventualité de la conclusion d'un Accord multilatéral général sur les transports aériens liant les deux parties contractantes, le présent Accord sera amendé afin d'être mis en harmonie avec les clauses d'une telle Convention.

#### *Article XII*

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit annulée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, cette notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze (14) jours après sa réception à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article XIII*

Le présent Accord et tout échange de notes adressées conformément à l'article XI seront enregistrés soit par le Gouvernement du Canada soit par le Gouvernement du Mexique à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

## ANNEXE

## SECTION I

*Routes spécifiées*

Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Mexique :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs dans la liste ci-dessous, au choix)</i>	<i>Destination en territoire canadien</i>	<i>Points au-delà (un ou plusieurs dans la liste ci-dessous, au choix)</i>
1. Mexico	Points dans l'Ouest des États-Unis, à déterminer d'un commun accord	Vancouver	Points au-delà dans le Pacifique-Nord, à déterminer d'un commun accord
2. Mexico	Saint-Louis (Missouri) ou d'autres points dans l'Est des États-Unis Toronto (Canada) * (voir note ci-dessous)	Montréal	Points au-delà à déterminer d'un commun accord

\* NOTE — Sur la route 2, le transport du trafic aux points situés au-delà de Montréal qui pourront être déterminés d'un commun accord ne se fera pas en provenance de Toronto.

## SECTION II

*Routes spécifiées*

Routes devant être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Canada :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs dans la liste ci-dessous, au choix)</i>	<i>Destination en territoire mexicain</i>	<i>Points au-delà (un ou plusieurs dans la liste ci-dessous, au choix)</i>
1. Vancouver	San-Francisco ou d'autres points dans l'Ouest des États-Unis à déterminer d'un commun accord	Mexico	Lima (Pérou) et Sao-Paulo Brésil ou d'autres points en Amérique du Sud à déterminer d'un commun accord
2. Montréal ou Toronto	Tampa, ou d'autres points dans l'Est des États-Unis à déterminer d'un commun accord Monterrey (Mexique) * (voir note ci-dessous)	Mexico	Points en Amérique du Sud à déterminer d'un commun accord

\* NOTE — Sur la route 2, le transport du trafic aux points situés au-delà de Mexico qui pourront être déterminés d'un commun accord ne se fera pas en provenance de Monterrey.

## SECTION III

Il est entendu que sur n'importe laquelle des routes spécifiées, une entreprise désignée par l'un ou l'autre pays peut desservir tout point situé sur sa ligne de vol raisonnablement directe dans le territoire du Gouvernement qui a désigné ladite entreprise.

J'ai l'honneur de proposer à Votre Excellence, si les stipulations susmentionnées agrément à votre Gouvernement, que la présente note et votre réponse constituent un accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Mexique au sujet des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà. Cet accord entrera en vigueur le jour de votre réponse.

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

(Signé) C.-P. HÉBERT

Son Excellence Monsieur Luis Padilla Nervo  
Ministre des relations extérieures du Mexique  
Mexico (District fédéral)

## II

Mexico (D.F.), le 27 juillet 1953

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° 42 du 27 juillet 1953, par laquelle vous vous référez aux entretiens qu'ont eus récemment à Mexico des fonctionnaires de nos Gouvernements respectifs en vue de l'établissement de services aériens entre le Mexique et le Canada.

Nos deux pays étant en effet Parties contractantes à la Convention sur l'Aviation civile internationale, ouverte aux signatures à Chicago le 7 décembre 1944, et tous deux étant désireux de conclure un accord en vue d'établir des relations aériennes entre les territoires du Mexique et du Canada et au-delà de ces territoires, je suis très heureux que nos représentants respectifs en soient arrivés lors des entretiens susmentionnés à un accord satisfaisant dont Votre Excellence a eu l'obligeance de me faire tenir le texte en langue anglaise et dont les termes correspondants en langue espagnole sont les suivants :

[Voir note I]

Je suis heureux de faire connaître à Votre Excellence que le Gouvernement du Mexique a agréé la proposition de votre Gouvernement énoncée dans votre note n° 42, transcrite ci-dessus, et convient de considérer la note de Votre Excellence et la présente note comme constituant entre le Gouvernement des États-Unis

Mexicain et le Gouvernement du Canada un accord relatif à l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, qui entrera en vigueur ce jour même.

Je saisis cette occasion pour vous réitérer, Monsieur l'Ambassadeur, l'expression de ma très haute considération.

*(Signé)* L. P. N.

Son Excellence Monsieur Charles-Pierre Hébert  
Ambassadeur Extraordinaire  
et Plénipotentiaire du Canada  
Mexico

---

No. 2605

---

**NEW ZEALAND  
and  
BELGIUM**

**Exchange of notes constituting an agreement terminating, with respect to New Zealand and Belgium, the Agreement of 29 April 1938 concerning documents of identity of members of air crews, concluded between the Governments of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Australia, India and New Zealand and the Government of Belgium. Wellington, 5 February, 31 August and 1 September 1953**

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**NOUVELLE-ZÉLANDE  
et  
BELGIQUE**

**Échange de notes constituant un accord portant dénonciation, en ce qui concerne la Nouvelle-Zélande et la Belgique, de l'Accord du 29 avril 1938 relatif aux documents d'identité des membres du personnel des aéronefs, conclu entre les Gouvernements du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'Australie, de l'Inde et de la Nouvelle-Zélande, d'une part, et le Gouvernement de la Belgique, d'autre part. Wellington, 5 février, 31 août et 1<sup>er</sup> septembre 1953**

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

No. 2605. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF BELGIUM, TERMINATING, WITH RESPECT TO NEW ZEALAND AND BELGIUM, THE AGREEMENT OF 29 APRIL 1938 CONCERNING DOCUMENTS OF IDENTITY OF MEMBERS OF AIR CREWS, CONCLUDED BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND, AUSTRALIA, INDIA AND NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF BELGIUM. WELLINGTON, 5 FEBRUARY, 31 AUGUST AND 1 SEPTEMBER 1953

---

I

*The Secretary of External Affairs of New Zealand to the Minister of Belgium*

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS  
WELLINGTON, N.Z.

5 February 1953

Sir,

I have the honour to make further reference to your letter No. 712/L of 13 July 1951 regarding the Agreement concerning Documents of Identity of members of air crews concluded between Belgium, the United Kingdom, Australia, New Zealand and India on 29 April 1938.<sup>2</sup>

I am now in a position to state that the New Zealand Government is willing to terminate bi-lateral agreements concerning Documents of Identity of Members of Air Crews in those cases where the country concerned has accepted, without reservation, paragraphs 3.10 and 3.11 of Annex 9 of the International Civil Aviation Convention.

I understand that the United Kingdom Government has approached the Belgian authorities, suggesting that the Agreement embodied in the Exchange of Notes of 1938 should lapse with respect to the United Kingdom and colonial

---

<sup>1</sup> Came into force on 1 September 1953, by the exchange of the said notes.

<sup>2</sup> League of Nations, *Treaty Series*, Vol. CXC, p. 115.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N<sup>o</sup> 2605. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA BELGIQUE PORTANT DÉNONCIATION, EN CE QUI CONCERNE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LA BELGIQUE, DE L'ACCORD DU 29 AVRIL 1938 RELATIF AUX DOCUMENTS D'IDENTITÉ DES MEMBRES DU PERSONNEL DES AÉRONEFS, CONCLU ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD, D'AUSTRALIE, DE L'INDE ET DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE, D'UNE PART, ET LE GOUVERNEMENT DE LA BELGIQUE, D'AUTRE PART. WELLINGTON, 5 FÉVRIER, 31 AOÛT ET 1<sup>er</sup> SEPTEMBRE 1953

I

*Le Secrétaire d'État aux affaires extérieures de Nouvelle-Zélande au Ministre de Belgique*

DÉPARTEMENT DES AFFAIRES EXTÉRIEURES  
WELLINGTON (N.-Z.)

Le 5 février 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à nouveau à votre lettre n<sup>o</sup> 712/L en date du 13 juillet 1951 au sujet de l'Accord relatif aux documents d'identité des membres du personnel des aéronefs que la Belgique, le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Inde ont conclu le 29 avril 1938<sup>2</sup>.

Je suis maintenant en mesure de vous faire savoir que le Gouvernement néo-zélandais est disposé à mettre fin à l'application des accords bilatéraux relatifs aux documents d'identité des membres du personnel des aéronefs en ce qui concerne ceux des pays qui auront accepté, sans réserves, les dispositions des paragraphes 3.10 et 3.11 de l'annexe 9 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Je crois savoir que le Gouvernement du Royaume-Uni a entamé, avec les autorités belges, des négociations tendant à ce que l'Accord conclu par l'échange de notes de 1938 cesse d'être en vigueur à l'égard du Royaume-Uni et des terri-

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1953, par l'échange desdites notes.

<sup>2</sup> Société des Nations, *Recueil des Traités*, vol. CXC, p. 115.

territories. I would therefore propose that, as from the date on which you advise me that the Belgian Government has accepted unconditionally paragraphs 3.10 and 3.11 of Annex 9, the 1938 Agreement should lapse with respect to New Zealand.

In due course I should appreciate hearing from you whether the Government of Belgium is in agreement with this proposal.

I have the honour to be, Sir, Your obedient servant.

(Signed) C. C. AIKMAN  
For Secretary of External Affairs

The Minister for Belgium  
Legation of Belgium  
Wellington, C.I.

## II

*The Secretary of External Affairs of New Zealand to the Minister of Belgium*

P.M. 110/16/2

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS  
WELLINGTON, N.Z.

31 August 1953

Sir,

I have the honour to refer to my letter P.M. 110/16/2 of 5 February 1953 regarding the termination of the Agreement concerning Documents of Identity of Members of Air Crews concluded between Belgium, the United Kingdom, Australia, New Zealand and India on 29 April 1938.

I wish to confirm the statement contained in my letter to you of 31 July 1951 that the Government of New Zealand has accepted without reservation paragraphs 3.10 and 3.11 of Annex 9 to the Chicago Convention on Civil Aviation.

I have the honour to be, Sir, Your obedient servant,

(Signed) C. C. AIKMAN  
For Secretary of External Affairs

The Minister for Belgium  
Legation of Belgium  
Wellington



toires coloniaux. Pour ma part, je propose que l'Accord de 1938 cesse d'être en vigueur à l'égard de la Nouvelle-Zélande à partir de la date à laquelle vous m'aurez fait connaître que le Gouvernement belge a accepté sans réserves les dispositions des paragraphes 3.10 et 3.11 de l'annexe 9.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire savoir, dès que possible, si le Gouvernement belge donne son agrément à cette proposition.

Veillez agréer, etc.

(Signé) C. C. AIKMAN

Pour le Secrétaire aux affaires extérieures

Le Ministre de Belgique  
Légation de Belgique  
Wellington (C.1)

## II

*Le Secrétaire aux affaires extérieures de Nouvelle-Zélande au Ministre de Belgique*

P.M. 110/16/2

DÉPARTEMENT DES AFFAIRES EXTÉRIEURES  
WELLINGTON (N.-Z.)

31 août 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à ma lettre P.M. 110/16/2 en date du 5 février 1953 au sujet de la dénonciation de l'Accord relatif aux documents d'identité du personnel des aéronefs que la Belgique, le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Inde ont conclu le 29 avril 1938.

Je désire confirmer la déclaration que j'ai faite dans ma lettre du 31 juillet 1951 à l'effet que le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande a accepté sans réserves les dispositions des paragraphes 3.10 et 3.11 de l'annexe 9 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Veillez agréer, etc.

(Signé) C. C. AIKMAN

Pour le Secrétaire aux affaires extérieures

Le Ministre de Belgique  
Légation de Belgique  
Wellington

## III

*The Minister of Belgium to the Secretary of External Affairs of New Zealand*

BELGIAN LEGATION  
WELLINGTON, NEW ZEALAND

No. 820/L.

1st September, 1953

Sir,

I have the honour to refer to your letters of 5th February, 1953 and 31st August, 1953 (P.M. 110/16/2), regarding the termination of the Agreement concerning Documents of Identity of Members of Air Crews concluded between Belgium, the United Kingdom, Australia, New Zealand and India on 29th April, 1938.

In this connection, I wish to bring to your notice that both Belgium and the Belgian Congo enforce the provisions of Paragraphs 3.10 and 3.11 of Annex 9 to the Chicago Convention on Civil Aviation under reserve of reciprocity.

As far as New Zealand is concerned, Belgium is prepared to let lapse the 1938 Agreement, accepting therefore, the proposal embodied in your letter of 5th February, 1953.

I have the honour to be, Sir, Your obedient servant,

(Signed) Armand NIHOTTE  
Minister of Belgium

The Secretary of External Affairs  
Department of External Affairs  
Wellington

## III

*Le Ministre de Belgique au Secrétaire aux affaires extérieures de Nouvelle-Zélande*

LÉGATION DE BELGIQUE  
WELLINGTON (NOUVELLE-ZÉLANDE)

N° 820/L

1<sup>er</sup> septembre 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à vos lettres en date des 5 février 1953 et 31 août 1953 (P.M. 110/16/2), au sujet de la dénonciation de l'Accord relatif aux documents d'identité du personnel des aéronefs que la Belgique, le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Inde ont conclu le 29 avril 1938.

A ce propos, je voudrais attirer votre attention sur le fait que la Belgique et le Congo belge appliquent déjà, sous réserve de réciprocité, les dispositions des paragraphes 3.10 et 3.11 de l'annexe 9 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

En ce qui concerne la Nouvelle-Zélande, le Gouvernement belge est disposé à mettre fin à l'application de l'Accord de 1938 et il donne son agrément, en conséquence, à la proposition énoncée dans votre lettre en date du 5 février 1953.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Armand NIHOTTE  
Ministre de Belgique

Le Secrétaire aux affaires extérieures  
Département des affaires extérieures  
Wellington



**No. 2606**

---

**LUXEMBOURG  
and  
AUSTRIA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna,  
on 13 October 1952**

*Official texts : French and German.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

---

**LUXEMBOURG  
et  
AUTRICHE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé  
à Vienne, le 13 octobre 1952**

*Textes officiels français et allemand.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

N° 2606. ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS  
ENTRE LE LUXEMBOURG ET L'AUTRICHE. SIGNÉ À  
VIENNE, LE 13 OCTOBRE 1952

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement Fédéral d'Autriche, considérant :

Que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues ;

Qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine ; et

Qu'il y a lieu de conclure un accord réglementant les communications aériennes régulières entre les territoires luxembourgeois et autrichien et au-delà de ces territoires ;

Ont désigné des représentants à cet effet, lesquels dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

*Article premier*

a) Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'annexe ci-après pour l'établissement des services aériens internationaux définis à cette annexe.

b) Chaque Partie Contractante désignera à l'autre Partie Contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation de ces services aériens et décidera de la date d'ouverture de ces services, sous réserve que l'autorisation prévue à l'article II sera délivrée.

*Article II*

a) Chaque Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions de l'article VII ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

b) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services définis à l'annexe<sup>2</sup>, ces entreprises pourront être appelées à démontrer qu'elles sont en mesure

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1953 par un échange de notes, conformément à l'article XII.

<sup>2</sup> Voir p. 302 de ce volume.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 2606. LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN LUXEMBURG UND OESTERREICH

Die Regierung des Grossherzogtums Luxemburg und die österreichische Bundesregierung haben in der Erwägung,

Dass sich die durch die erwerbsmässige Luftfahrt gebotenen Verkehrsmöglichkeiten erheblich erweitert haben,

Dass es ratsam ist, die regelmässigen Flugverbindungen sicher und planmässig einzurichten sowie die Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit auf diesem Gebiete weitgehendst vorwärtszutragen, und

Dass sich der Abschluss eines Abkommens rechtfertigt, welches regelmässige, das luxemburgische und das österreichische Gebiet verbindende und über diese Gebiete hinausführende Flugverbindungen regelt,

Zu letzterem Zwecke ordnungsgemäss bevollmächtigte Vertreter ernannt, welche Folgendes vereinbart haben :

*Artikel I*

a) Die vertragschliessenden Teile räumen einander die im nachstehenden Anhang umschriebenen Rechte zur Errichtung der dort festgelegten internationalen Luftverkehrslinien ein.

b) Jeder der vertragschliessenden Teile macht für den Betrieb dieser Luftverkehrslinien dem anderen Teile eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmen namhaft und bestimmt, vorbehaltlich der Erteilung der in Artikel II vorgesehenen Genehmigung, den Zeitpunkt der Eröffnung dieser Linien.

*Artikel II*

a) Jeder vertragschliessende Teil hat, vorbehaltlich der Bestimmungen des nachstehenden Artikels VII, der durch den anderen vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Unternehmung oder den durch den anderen vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Unternehmungen die erforderliche Betriebsgenehmigung zu erteilen.

b) Vor Erteilung der Genehmigung zur Eröffnung der im Anhang festgelegten Linien können jedoch diese Unternehmungen zum Nachweise verhalten werden,

de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements appliqués par les autorités aéronautiques délivrant l'autorisation d'exploitation.

### *Article III*

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant particulièrement en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque service aérien, notamment la rapidité et le confort.

### *Article IV*

a) Les Parties Contractantes conviennent que les charges imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par la ou les entreprises de transports aériens désignées par chacune d'elles n'excéderont pas celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux affectés à des services aériens internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits ou pris à bord de l'aéronef sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante ou pour le compte d'une telle entreprise et destinés uniquement à l'usage des aéronefs employés par cette entreprise pour exploiter les services définis à l'annexe, bénéficieront d'un traitement non moins favorable que celui qui est appliqué aux entreprises nationales ou aux entreprises de l'État le plus favorisé en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

c) Tout aéronef utilisé par une entreprise désignée par une Partie Contractante dans les services aériens définis à l'annexe ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord retenus dans les aéronefs à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ, seront exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux, même si le matériel ci-dessus mentionné est employé ou consommé par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

d) Les biens exemptés aux termes susmentionnés ne pourront être débarqués sans le consentement des autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Au cas où ils ne pourraient être employés ou consommés, ils devront être réexportés. Dans l'attente de la réexportation ils seront conservés sous le contrôle des susdites autorités tout en restant à la disposition des entreprises.



dass sie in der Lage sind, jenen Erfordernissen zu entsprechen, welche die von den die Betriebsgenehmigung erteilenden Luftfahrtbehörden angewendeten Gesetze und Vorschriften vorsehen.

### *Artikel III*

Die Tarife werden in angemessener Höhe unter besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes, eines normalen Gewinnes und der Eigentümlichkeiten der Luftverkehrslinie, insbesondere der Geschwindigkeits- und Bequemlichkeitsverhältnisse, festgesetzt.

### *Artikel IV*

a) Die vertragschliessenden Teile kommen überein, dass die für die Benützung der Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen durch die durch jeden von ihnen namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmung oder namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmungen festgesetzten Gebühren nicht höher sein dürfen als jene, welche für die Benützung dieser Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen durch seine eigenen, gleichartigen internationalen Luftverkehrslinien dienenden Luftfahrzeuge entrichtet werden.

b) Die Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, normale Ausrüstung und Bordvorräte, die von einer durch einen vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmung oder auf Rechnung einer solchen Unternehmung in das Gebiet des anderen vertragschliessenden Teiles eingeführt oder dortselbst an Bord des Luftfahrzeuges genommen werden und ausschliesslich für jene Luftfahrzeuge bestimmt sind, welche von dieser Unternehmung für den Betrieb der im Anhang festgelegten Linien benützt werden, geniessen hinsichtlich Zollabgaben, Untersuchungsgebühren oder anderer inländischer Abgaben und Gebühren eine nicht minder günstige Behandlung als jene, welche den inländischen Unternehmungen oder den Unternehmungen des meistbegünstigten Staates gewährt wird.

c) Jedes Luftfahrzeug, welches von einer durch einen vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Unternehmung auf einer der im Anhang festgelegten Luftverkehrslinien benützt wird, sowie die bei der Ankunft dieser Luftfahrzeuge auf dem Gebiete des anderen vertragschliessenden Teiles oder bei ihrem Abflug an Bord derselben verbleibenden Brennstoffe, Schmierstoffe, Ersatzteile, normale Ausrüstung und Bordvorräte sind von Zollabgaben, Untersuchungsgebühren oder anderen inländischen Abgaben und Gebühren selbst dann befreit, wenn die genannten Gegenstände von diesen oder auf diesen Luftfahrzeugen bei Flügen über dem genannten Gebiete gebraucht oder verbraucht werden.

d) Die gemäss den obigen Bestimmungen befreiten Güter dürfen ohne Zustimmung der Zollbehörden des anderen vertragschliessenden Teiles nicht ausgeladen werden. Falls sie nicht gebraucht oder verbraucht werden können, sind sie wieder auszuführen. Bis zur Wiederausfuhr werden sie unter Aufsicht dieser Behörden verwahrt, wobei sie jedoch zur Verfügung der Unternehmungen bleiben.

*Article V*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services définis à l'annexe. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par un État tiers.

*Article VI*

a) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée, le séjour et la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou régissant l'exploitation, la manœuvre et la navigation desdits aéronefs, pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de toute entreprise désignée par l'autre Partie Contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, transportés par la voie des airs tels que ceux qui s'appliquent en général à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la santé.

*Article VII*

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à l'autre Partie Contractante ou à des ressortissants ou organismes de l'une ou l'autre Partie Contractante, lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article VI ou à une sentence arbitrale prononcée conformément aux termes de l'article VIII, ne remplit pas les obligations découlant du présent accord ou bien cesse de satisfaire aux conditions sous lesquelles ont été accordés les droits aux termes du présent accord et de son annexe.

*Article VIII*

a) Les Parties Contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou de son

*Artikel V*

Die von einem vertragschliessenden Teile ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine werden von dem anderen vertragschliessenden Teile für den Betrieb der im Anhang festgelegten Linien anerkannt. Jeder vertragschliessende Teil behält sich jedoch das Recht vor, zum Ueberfliegen seines eigenen Gebietes den seinen eigenen Staatsangehörigen von dem anderen vertragschliessenden Teile oder einem dritten Staate ausgestellten Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen die Anerkennung zu versagen.

*Artikel VI*

a) Die Gesetze und Vorschriften jedes vertragschliessenden Teiles, die den Eintritt der im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge in sein Gebiet, ihren Aufenthalt auf demselben und ihren Austritt aus demselben oder den Betrieb, die Führung und die Lenkung der genannten Luftfahrzeuge während ihres Aufenthaltes innerhalb seines Gebietes regeln, finden auch auf Luftfahrzeuge einer vom anderen vertragschliessenden Teile namhaft gemachten Unternehmung Anwendung.

b) Die Fluggäste, Besatzungen und Absender von Waren sind verhalten, persönlich oder durch Vermittlung eines in ihrem Namen und auf ihre Rechnung handelnden Dritten die Gesetze und Vorschriften zu beachten, welche auf dem Gebiete jedes der vertragschliessenden Teile den Einflug, Aufenthalt und Ausflug von auf dem Luftwege beförderten Fluggästen, Besatzungen und Waren regeln; ebenso jene, welche sich im allgemeinen auf Einreise, Ausreise, Einwanderung, Pass-, Zoll- und Gesundheitswesen beziehen.

*Artikel VII*

Jeder vertragschliessende Teil behält sich das Recht vor, einer von dem anderen vertragschliessenden Teile namhaft gemachten Unternehmung die Betriebsgenehmigung zu versagen oder eine solche zurückzuziehen, wenn ihm nicht nachgewiesen wird, dass das überwiegende Eigentumsrecht und die tatsächliche Verfügungsgewalt an dieser bzw. über diese Unternehmung dem anderen vertragschliessenden Teile oder Staatsangehörigen oder Körperschaften eines der vertragschliessenden Teile zustehen, die Unternehmung die in Artikel VI genannten Gesetze und Vorschriften oder einen gemäss den Bestimmungen des Artikels VIII gefällten Schiedsspruch nicht beachtet, den aus dem vorliegenden Abkommen sich ergebenden Verpflichtungen nicht nachkommt oder aufhört, jenen Voraussetzungen zu entsprechen, unter welchen die Berechtigungen gemäss den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens und seines Anhangs erteilt worden sind.

*Artikel VIII*

a) Die vertragschliessenden Teile kommen überein, jede Meinungsverschiedenheit hinsichtlich der Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens

annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes, soit entre les entreprises intéressées, soit entre les autorités aéronautiques, soit enfin entre les Gouvernements respectifs.

b) Cet arbitrage aura lieu conformément aux règles prévues au chapitre XVIII de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup>.

c) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant toute autre personne ou organisme désigné par elles.

d) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

#### *Article IX*

Le présent Accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale.

#### *Article X*

a) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer de l'application des principes définis au présent accord et à son annexe et de leur exécution satisfaisante.

b) Le présent accord et son annexe devront être mis en concordance avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

c) Si une Partie Contractante souhaite modifier les termes du présent Accord ou de son annexe, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande.

L'annexe pourra être modifiée par accord direct entre lesdites autorités.

d) Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent accord prendra fin douze mois après la date de la réception de ladite notification par l'autre Partie Contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la réception de la notification n'est pas

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295 ; vol. 26, p. 420 ; vol. 32, p. 402 ; vol. 33, p. 352 ; vol. 44, p. 346 ; vol. 51, p. 336 ; vol. 139, p. 469, et vol. 178, p. 418.

oder seines Anhangs, welche nicht auf dem Wege unmittelbarer Beratungen zwischen den betreffenden Unternehmungen, zwischen den Luftfahrtbehörden oder endlich zwischen den beiden Regierungen bereinigt werden kann, der Schiedsgerichtsbarkeit zu unterwerfen.

b) Diese Schiedsgerichtsbarkeit wird entsprechend den im XVIII Kapitel des in Chicago am 7. Dezember 1944 unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt enthaltenen Vorschriften ausgeübt.

c) Die vertragschliessenden Teile können aber auch im gegenseitigen Einverständnis die Meinungsverschiedenheit dadurch regeln, dass sie entweder vor ein von ihnen bestimmtes Schiedsgericht oder vor jede andere von ihnen bestimmte Person oder Körperschaft bringen.

d) Die vertragschliessenden Teile verpflichten sich, dem ergangenen Spruche sich zu unterwerfen.

#### *Artikel IX*

Das vorliegende Abkommen und alle darauf bezugnehmenden Verträge werden bei der durch das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt geschaffenen Internationalen Zivilluftfahrtorganisation registriert.

#### *Artikel X*

a) Die Luftfahrtbehörden der vertragschliessenden Teile werden sich im Geiste enger Zusammenarbeit von Zeit zu Zeit miteinander beraten, um sich der Anwendung der im vorliegenden Abkommen und in seinem Anhang festgelegten Grundsätze und ihrer zufriedenstellenden Verwirklichung zu vergewissern.

b) Das vorliegende Abkommen und sein Anhang sind mit jedem Abkommen mehrseitigen Charakters, welches etwa künftig die beiden vertragschliessenden Teile verpflichten wird, in Einklang zu bringen.

c) Wünscht ein vertragschliessender Teil die Bestimmungen des vorliegenden Abkommens oder seines Anhangs abzuändern, so kann er begehren, dass eine Beratung zwischen den Luftfahrtbehörden der vertragschliessenden Teile stattfindet ; diese Beratung hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkte der Stellung dieses Begehrens, zu beginnen.

Der Anhang kann durch unmittelbare Vereinbarung der genannten Behörden abgeändert werden.

d) Jeder vertragschliessende Teil ist berechtigt, dem anderen vertragschliessenden Teile gegenüber jederzeit das vorliegende Abkommen aufzukündigen. Diese Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis gebracht. Das vorliegende Abkommen tritt zwölf Monate nach dem Zeitpunkte des Empfanges der Kündigung durch den anderen vertragschliessenden Teil ausser Kraft, sofern die Kündigung nicht vor dem Ablauf dieser Frist einver-

accusée par la Partie Contractante à laquelle elle a été adressée, elle sera tenue pour reçue par cette Partie Contractante quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article XI

Pour l'application du présent Accord et de son annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement :

a) Le terme « autorité aéronautique » signifie :

En ce qui concerne le Luxembourg :

le Ministère des transports — Aéronautique civile ou bien toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions actuellement du ressort de cette autorité ;

En ce qui concerne l'Autriche :

le « Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe, Amt für Zivilluftfahrt » ou bien toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions actuellement du ressort de cette autorité ;

b) Le terme « entreprise désignée » signifie une entreprise de transports aériens que l'autorité aéronautique de l'une des Parties Contractantes a notifiée par écrit à l'autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante comme étant l'entreprise qu'elle entend désigner aux termes des articles I et II du présent Accord pour l'exploitation des services aériens mentionnés dans cette même notification ;

c) Le terme « territoire » correspond à la définition qui en est donnée à l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale,

d) Les définitions des paragraphes a), b) et d) à l'article 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale sont considérées comme valables.

#### Article XII

L'entrée en vigueur du présent Accord et de son annexe sera fixée par un échange de notes diplomatiques.

FAIT à Vienne, le 13 octobre 1952 en double exemplaire, dans les langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
du Grand-Duché de Luxembourg :

(Signé) BODSON

Pour le Gouvernement fédéral  
d'Autriche :

(Signé) GRUBER

ständig widerrufen wird. Wird der Empfang der Kündigung von dem vertragschliessenden Teile, an den sie gerichtet worden ist, nicht bestätigt, so wird angenommen, dass sie bei diesem vertragschliessenden Teile vierzehn Tage nach ihrem Empfange durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingelangt ist.

#### Artikel XI

Bei Anwendung des vorliegenden Abkommens und seines Anhangs, sofern sich aus dem Wortlaute nichts anderes ergibt,

a) Ist unter dem Ausdrucke "Luftfahrtbehörde" zu verstehen

Im Falle Luxemburgs :

Das "Ministère des Transports — Aéronautique Civile" oder jede Person oder Körperschaft, die zur Ausübung der gegenwärtig dieser Behörde zustehenden Funktionen berufen ist ;

Im Falle Oesterreichs :

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe, Amt für Zivilluftfahrt oder jede Person oder Körperschaft, die zur Ausübung der gegenwärtig dieser Behörde zustehenden Funktionen berufen ist ;

b) Bezeichnet der Ausdruck "namhaft gemachte Unternehmung" eine von der Luftfahrtbehörde eines der vertragschliessenden Teile auf schriftlichem Wege der Luftfahrtbehörde des anderen vertragschliessenden Teiles als jene Unternehmung bekanntgegebene Luftverkehrsunternehmung, welche der erstgenannte vertragschliessende Teil gemäss den Bestimmungen der Artikel I und II des vorliegenden Abkommens für die in der gleiche Bekanntgabe angeführten Luftverkehrslinien namhaft zu machen beabsichtigt ;

c) entspricht der Ausdruck "Gebiet" der Definition des Artikels 2 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt ;

d) werden die Definitionen der Abschnitte a), b) und d) des Artikels 96 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt als massgeblich betrachtet.

#### Artikel XII

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Abkommens und seines Anhangs wird auf diplomatischem Wege durch Notenaustausch festgesetzt.

GEGEBEN zu Wien am 13. Oktober 1952 in doppelter Ausfertigung in französischer und deutscher Sprache, wobei beide Texte in gleicher Weise authentisch sind.

Für die Regierung  
des Grossherzogtums Luxemburg :

(Gez.) BODSON

Für die österreichische  
Bundesregierung :

(Gez.) GRUBER

## ANNEXE

## A

Les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, du droit d'escale pour des fins non commerciales ; elles pourront aussi utiliser les aéroports et autres facilités affectés au trafic international. Elles jouiront, en outre, chacune sur le territoire de l'autre Partie Contractante, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions de cet accord et à l'exclusion de tout cabotage sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

## B

Les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier des possibilités égales pour l'exploitation des services convenus selon les conditions établies dans cet Accord et la présente annexe.

## C

a) La capacité de transport offerte par chacune des entreprises désignées sera adaptée à la demande de trafic.

b) Les entreprises désignées prendront en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter de façon indue leurs services aériens respectifs.

c) Les services aériens définis à la présente annexe auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise désignée et le pays de destination.

d) Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie Contractante, aux points spécifiés à la présente annexe, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Parties Contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

1<sup>o</sup> à la demande de trafic entre le pays de provenance et les pays de destination ;

2<sup>o</sup> aux exigences d'une exploitation économique des services aériens définis à la présente annexe ;

3<sup>o</sup> à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.



## A N H A N G

## A

Die von jedem der vertragschliessenden Teile namhaft gemachten Unternehmungen geniessen auf dem Gebiete des anderen vertragschliessenden Teiles das Recht zu nicht-kommerziellen Landungen ; auch steht ihnen die Benützung der für den internationalen Verkehr vorgesehenen Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen offen. Jede von ihnen geniesst ferner auf dem Gebiete des anderen vertragschliessenden Teiles das Recht, gemäss den Bestimmungen dieses Abkommens und unter Ausschluss jeder auf diesem Gebiete stattfindenden Kabotage im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Waren aufzunehmen und abzusetzen.

## B

Die von jedem der vertragschliessenden Teile namhaft gemachten Unternehmungen geniessen eine gerechte und gleichartige Behandlung, sodass ihnen für den Betrieb der vereinbarten Linien gemäss den in diesem Abkommen und dem vorliegenden Anhang festgelegten Bedingungen gleiche Möglichkeiten offenstehen.

## C

a) Das von jeder der namhaft gemachten Unternehmungen zur Verfügung gestellte Beförderungsangebot richtet sich nach der Verkehrsnachfrage.

b) Die namhaft gemachten Unternehmungen berücksichtigen auf den gemeinsam betriebenen Flugstrecken ihre wechselseitigen Interessen, um nicht in ungebührlicher Weise ihre beiderseitigen Luftverkehrslinien zu beeinträchtigen.

c) Die Hauptaufgabe der im vorliegenden Anhang festgelegten Luftverkehrslinien besteht in der Bereitstellung eines Beförderungsangebotes, welches der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staate, dem die betreffende namhaft gemachte Unternehmung angehört, und dem Bestimmungslande entspricht.

d) Das Recht, auf dem Gebiete eines vertragschliessenden Teiles an den im vorliegenden Anhang festgelegten Punkten internationalen Verkehr aufzunehmen oder abzusetzen, der nach dritten Staaten geht oder aus solchen kommt, wird gemäss den von den vertragschliessenden Teilen anerkannten allgemeinen Grundsätzen einer geordneten Entwicklung und unter derartigen Bedingungen ausgeübt, dass das Beförderungsangebot in Einklang steht.

- 1) mit der Verkehrsnachfrage zwischen dem Herkunftslande und den Bestimmungsländern ;
- 2) mit den Enfordernissen eines wirtschaftlichen Betriebes der im vorliegenden Anhang festgelegten Luftverkehrslinien ;
- 3) mit der in den durchquerten Gebieten bestehenden Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien.

## D

a) *Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises autrichiennes de transports aériens :*

Autriche, via points intermédiaires s'il y a lieu, vers le Luxembourg, au-delà ou non, et vice versa.

b) *Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises luxembourgeoises de transports aériens :*

Luxembourg, via points intermédiaires s'il y a lieu, vers l'Autriche, au-delà ou non, et vice versa.

## D

a) *Flugwege, welche von den österreichischen Luftverkehrsunternehmen befliegen werden können :*

Oesterreich, gegebenenfalls über Zwischenpunkte, nach Luxemburg, gegebenenfalls darüber hinaus, in beiden Richtungen.

b) *Flugwege, welche von den luxemburgischen Luftverkehrsunternehmen befliegen werden können :*

Luxemburg, gegebenenfalls über Zwischenpunkte, nach Oesterreich, gegebenenfalls darüber hinaus, in beiden Richtungen.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 2606. AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN  
LUXEMBOURG AND AUSTRIA. SIGNED AT VIENNA  
ON 13 OCTOBER 1952

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Federal Government of Austria, considering

That the possibilities of commercial aviation as a means of transport have greatly increased ;

That it is desirable to organize regular international air communications in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field ; and

That it is necessary to conclude an agreement governing regular air communications between and beyond the territories of Luxembourg and Austria ;

Have for this purpose appointed representatives, who, being duly authorized, have agreed as follows :

*Article I*

(a) The Contracting Parties grant each other the rights specified in the Annex hereto for the establishment of the international air services described therein.

(b) Each Contracting Party shall designate to the other Contracting Party one or more airlines to operate those air services and shall decide on the date of inauguration of the said services, subject to the issue of the operating permit referred to in article II.

*Article II*

(a) Each Contracting Party shall, subject to the provisions of article VII below, grant the necessary operating permit to the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

(b) Nevertheless, before being authorized to inaugurate the services specified in the annex,<sup>2</sup> such airlines may be called upon to prove that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied by the aeronautical authorities granting the operating permit.

<sup>1</sup> Came into force on 1 September 1953 by an exchange of notes, in accordance with article XII.

<sup>2</sup> See p. 310 of this volume.

*Article III*

Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid in particular to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each air service, such as speed and accommodation.

*Article IV*

(a) The Contracting Parties agree that the charges imposed for the use of airports and other facilities by the airline or airlines designated by each of them shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by their national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board the aircraft in the territory of one Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party, and intended solely for use by the aircraft employed by such airline to operate the services described in the Annex, shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or other national duties or charges, treatment not less favourable than that granted to its national airlines or to the airlines of the most favoured nation.

(c) All aircraft operated by an airline designated by one Contracting Party in the services described in the Annex and the fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board the aircraft on arrival in or departure from the territory of the other Contracting Party, shall be exempt from customs duties, inspection fees or other national duties and charges, even though such supplies be used or consumed by or on board such aircraft on flights in that territory.

(d) Goods exempted according to the above terms may be unloaded only with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. In cases where they cannot be used or consumed they shall be re-exported. Pending their re-exportation they shall be kept under the supervision of the said authorities but shall remain at the disposal of the airlines concerned.

*Article V*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized by the other Contracting Party for the operation of the services specified in the annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by a third State.

*Article VI*

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in or departure from its territory of aircraft engaged in international

air navigation, or to the operation, handling and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to the aircraft of any airline designated by the other Contracting Party.

(b) Passengers, crew and consignors of goods shall comply, in person or through an agent acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations which, in the territory of each of the Contracting Parties, govern the entry, stay and departure of passengers, crew and cargo carried by air, such as those relating generally to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine.

#### *Article VII*

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party or to revoke such a permit, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Contracting Party or in nationals or agencies of either Contracting Party, or where that airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article VI or with an arbitral decision given in conformity with article VIII, fails to perform its obligations under this Agreement or ceases to fulfil the conditions under which the rights have been granted in accordance with the terms of this Agreement and its annex.

#### *Article VIII*

(a) The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or its Annex which can not be settled by direct negotiation between the airlines concerned, the aeronautical authorities or the respective Governments.

(b) Such arbitration shall be governed by the regulations laid down in chapter XVIII of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.<sup>1</sup>

(c) Nevertheless, the Contracting Parties may by agreement settle the dispute by referring it either to an arbitral tribunal or to any other person or body designated by them.

(d) The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

#### *Article IX*

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 15, p. 295 ; Vol. 26, p. 420 ; Vol. 32, p. 402 ; Vol. 33, p. 352 ; Vol. 44, p. 346 ; Vol. 51, p. 336 ; Vol. 139, p. 469, and Vol. 178, p. 418.

*Article X*

(a) In a spirit of close collaboration the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall consult together from time to time with a view to satisfying themselves that the principles laid down in this Agreement and its annex are being applied and properly carried out.

(b) This Agreement and its annex shall be brought into harmony with any multilateral agreement which may become binding on the two Contracting Parties.

(c) If either of the Contracting Parties desires to modify the terms of this Agreement or of its annex, it may request consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request.

The annex may be modified by direct agreement between the said authorities.

(d) Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the Contracting Party to which it has been addressed, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article XI*

For the purposes of this Agreement and its annex, unless the context otherwise requires :

(a) The term "aeronautical authority" means

In the case of Luxembourg :

the Ministry of Transport—Civil Aviation Department, or any person or body authorized to perform the functions at present exercised by it and, in the case of Austria, the Civil Aviation Department of the Federal Ministry of Transport and Nationalized Undertakings (Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe, Amt für Zivilluftfahrt) or any other person or body authorized to perform the functions at present exercised by it ;

(b) The term "designated airline" means an airline which the aeronautical authority of one Contracting Party has notified in writing to the aeronautical authority of the other Contracting Party as the airline that it intends to designate, in conformity with articles I and II of this Agreement, for the operation of the air services specified in such notification ;

(c) The term "territory" has the meaning assigned to it by article 2 of the Convention on International Civil Aviation ;

(d) The definitions contained in paragraphs (a), (b) and (c) of article 96 of the Convention on International Civil Aviation are deemed to apply.

*Article XII*

The date of the entry into force of this Agreement shall be determined through an exchange of diplomatic notes.

DONE in duplicate at Vienna, this 13th day of October 1952, in the French and German languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the  
Grand Duchy of Luxembourg :  
(Signed) BODSON

For the Federal Government  
of Austria :  
(Signed) GRUBER

## ANNEX

## A

The airlines designated by each of the Contracting Parties shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, the right to make non-traffic stops ; they may also use airports and other facilities open to international traffic. They shall also enjoy, each within the territory of the other Contracting Party, the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo under the conditions of the Agreement but shall not engage in cabotage within the territory of the other Contracting Party.

## B

There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services under the conditions laid down in this Agreement and its Annex.

## C

(a) The capacity provided by each of the designated airlines shall be adapted to traffic demands.

(b) The designated airlines shall, in the operation of common routes, take into account their mutual interests so as not to effect unduly their respective air services.

(c) The air services specified in the attached annex shall have as their primary objective the provision of capacity corresponding to the traffic demands between the country to which the airline belongs and the country of destination.

(d) The right to pick up and set down in the territory of one Contracting Party, at the points specified in the Annex, international traffic destined for or coming from third countries shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and in such a manner that capacity shall be related to :

- (1) traffic demands between the country of origin and the countries of destination ;
- (2) the requirements of economic operation of the air services specified in the annex ;
- (3) the traffic demands of the areas through which the airline passes, after taking account of local and regional services.



## D

(a) *Services which may be operated by the Austrian airlines:*

Austria, via intermediate points if necessary, to Luxembourg or beyond, in both directions.

(b) *Services which may be operated by the Luxembourg airlines:*

Luxembourg, via intermediate points if necessary, to Austria or beyond, in both directions.



**ANNEX A**

*Ratifications, accessions, prorogations, etc.,  
concerning treaties and international agreements  
registered  
with the Secretariat of the United Nations*

---

**ANNEXE A**

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

## ANNEX A

## ANNEXE A

No. 681. AGREEMENT BETWEEN FRANCE AND IRELAND CONCERNING AIR TRANSPORT. SIGNED AT DUBLIN, ON 16 MAY 1946<sup>1</sup>

N° 681. ACCORD ENTRE LA FRANCE ET L'IRLANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À DUBLIN, LE 16 MAI 1946<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. PARIS, 10 JULY AND 14 AUGUST 1952

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ANNEXE DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. PARIS, 10 JUILLET ET 14 AOÛT 1952

*Official texts: English and French.*

*Textes officiels anglais et français.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale, le 30 juin 1954.*

## I

*The Irish Ambassador at Paris to the French Minister of Foreign Affairs*

Paris, 10th July 1952

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement concerning Air Transport concluded between our respective Governments on 16th May 1946,<sup>1</sup> and to state that my Government is anxious to ensure that the Air Company or Companies designated by either Government should be authorised to operate air services and enjoy certain rights on the additional route Dublin – Jersey – Dinard. I have, therefore, the honour to propose the following additions to Paragraphs I to IV of the Annex to the aforementioned Agreement :

*To Paragraph I :*

(3) Dinard – Jersey – Dublin.

*To Paragraph II :*

(5) Dublin – Jersey – Dinard.

*To Paragraph III :*

(c) In the case of the route No. 3 (Dinard – Jersey – Dublin), the rights of transit and technical stop, as well as the right to pick up and set down at Dublin passengers, mail and freight coming from or going to Dinard.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 44, p. 105.

<sup>2</sup> Came into force on 14 August 1952, by the exchange of the said notes.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 44, p. 105.

<sup>2</sup> Entré en vigueur par l'échange desdites notes le 14 août 1952.

To Paragraph IV :

(e) In the case of the route No. 5 (Dublin – Jersey – Dinard), the rights of transit and technical stop, as well as the right to pick up and set down at Dinard passengers, mail and freight coming from or going to Ireland.

I should be glad to be informed whether the foregoing proposals are acceptable to the French Government in which case I would suggest that this note and Your Excellency's reply thereto should constitute a modification to the Annex to the Agreement of 16th May 1946, concerning Air Transport within the meaning of the second paragraph of Article VII thereof.

Please accept, Excellency, the renewed assurance of my highest consideration.

(Signed) C. C. CREMIN

[TRADUCTION — TRANSLATION]

*L'Ambassadeur d'Irlande à Paris au Ministre des affaires étrangères de France*

Paris, le 10 juillet 1952

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens que nos deux Gouvernements ont conclu le 16 mai 1946, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que mon Gouvernement désire que les entreprises de transports aériens désignées par chacun de nos deux Gouvernements soient autorisées à exploiter des services aériens et à bénéficier de certains droits sur la route supplémentaire Dublin – Jersey – Dinard. En conséquence, j'ai l'honneur de proposer que les dispositions suivantes soient ajoutées aux sections I à IV de l'annexe de l'Accord susmentionné :

[Voir note II]

Je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir me faire savoir si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement français ; dans l'affirmative, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et la réponse de Votre Excellence soient considérées comme constituant une modification à l'Annexe de l'Accord relatif aux transports aériens en date du 16 mai 1946, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de son article VII.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) C. C. CREMIN

II

*Le Ministre des affaires étrangères de France à l'Ambassadeur d'Irlande à Paris*

Paris, le 10 juillet 1952

Monsieur l'Ambassadeur,

Par lettre en date de ce jour vous avez bien voulu m'indiquer que se référant à l'Accord relatif au transport aérien conclu entre nos Gouvernements respectifs le 16 mai

1946, le Gouvernement irlandais est soucieux d'assurer aux Compagnies aériennes désignées par chacun des Gouvernements l'autorisation d'exploiter des services aériens et de jouir de certains droits sur la route supplémentaire Dublin — Jersey — Dinard. Vous m'avez donc proposé que les dispositions suivantes soient ajoutées aux paragraphes I à IV de l'annexe à l'Accord précité :

*Paragraphe I :*

(3) Dinard — Jersey — Dublin.

*Paragraphe II :*

(5) Dublin — Jersey — Dinard.

*Paragraphe III :*

(c) En ce qui concerne la route n° 3 (Dinard — Jersey — Dublin) les droits de transit et d'escale technique ainsi que le droit d'embarquer et de débarquer à Dublin, des passagers, de la poste et des marchandises en provenance ou à destination de Dinard.

*Paragraphe IV :*

(e) En ce qui concerne la route n° 5 (Dublin — Jersey — Dinard) les droits de transit et d'escale technique, ainsi que le droit d'embarquer et de débarquer à Dinard des passagers, de la poste et du fret en provenance ou à destination de l'Irlande.

Vous me demandiez si ces propositions sont acceptables par le Gouvernement français, en suggérant que le cas échéant votre lettre et ma réponse à celle-ci constituent une modification à l'annexe à l'Accord du 16 mai 1946 relatif au transport aérien conformément aux dispositions du second paragraphe de l'article VII dudit Accord.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que ces propositions rencontrent le plein agrément du Gouvernement français.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) p. o. CHARPENTIER

[TRANSLATION<sup>1</sup> — TRADUCTION<sup>2</sup>]

*The French Ministry of Foreign Affairs to the Irish Ambassador at Paris*

Paris, 10th July 1952

Mr. Ambassador,

By a note of to-day's date, you were good enough to intimate to me that by reference to the Agreement concerning Air Transport concluded between our respective Governments on the 16th May 1946, the Irish Government is anxious to have the Air Companies designated by each Government authorised to operate air services and to enjoy certain rights on the additional route Dublin — Jersey — Dinard. You have therefore proposed that the following provisions be added to Paragraphs I to IV of the Annex to the aforementioned Agreement :

[See note I]

<sup>1</sup> Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

<sup>2</sup> Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

You asked me whether these proposals are acceptable to the French Government and suggested that, in that case, your Note and my reply thereto should constitute a modification to the Annex to the Agreement of 16th May 1946, concerning Air Transport in accordance with the provisions of the second paragraph of Article VII thereof.

I have the honour to inform you that these proposals are entirely acceptable to the French Government.

Please accept, Mr. Ambassador, the assurances of my very high consideration.

(Signed) p. o. CHARPENTIER

### III

#### *The Irish Ambassador at Paris to the French Minister of Foreign Affairs*

Paris, 14th August, 1952

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement concerning Air Transport concluded between our respective Governments of 16th May 1946, and to state that my Government is anxious to ensure that the Air Company or Companies designated by either Government should be authorised to operate air services and enjoy certain rights on the additional route Dublin – Paris – Nice. I have, therefore, the honour to propose the addition of the following new sub-paragraphs to paragraphs I to IV inclusive of the Annex to the afore-mentioned Agreement :

*To Paragraph I :*

(4) Nice – Paris – Dublin.

*To Paragraph II :*

(6) Dublin – Paris – Nice.

*To Paragraph III :*

(d) In the case of the route No. 4 (Nice – Paris – Dublin), the rights of transit and technical stop, as well as the right to pick up and set down at Dublin passengers, mail and freight coming from or going to Nice.

*To Paragraph IV :*

(f) In the case of the route No. 6 (Dublin – Paris – Nice), the rights of transit and technical stop, as well as the right to set down and pick up at Nice passengers, mail and freight coming from or going to Ireland and the rights of transit and technical stop at Paris.

I should be glad to be informed whether the foregoing proposals are acceptable to the French Government, in which case I would suggest that this Note and Your Excellency's reply thereto should constitute a modification to the Annex to the Agreement of 16th May 1946, concerning Air Transport within the meaning of the second paragraph of Article VII thereof.

Please accept, Excellency, the renewed assurance of my highest consideration.

(Signed) C. C. CREMIN

[TRADUCTION — TRANSLATION]

*L'Ambassadeur d'Irlande à Paris au Ministre des affaires étrangères de France*

Paris, le 14 août 1952

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens que nos deux Gouvernements ont conclu le 16 mai 1946, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que mon Gouvernement désire que les entreprises de transports aériens désignées par chacun de nos deux Gouvernements soient autorisées à exploiter des services aériens et à bénéficier de certains droits sur la route supplémentaire Dublin – Paris – Nice. En conséquence, j'ai l'honneur de proposer que les dispositions suivantes soient ajoutées aux sections I à IV de l'annexe de l'Accord susmentionné :

[*Voir note IV*]

Je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir me faire savoir si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement français ; dans l'affirmative, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et la réponse de Votre Excellence constituent une modification à l'annexe de l'Accord relatif aux transports aériens en date du 16 mai 1946, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de son article VII.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) C. C. CREMIN

IV

*Le Ministre des affaires étrangères de France à l'Ambassadeur d'Irlande à Paris*

Paris, le 14 août 1952

Monsieur l'Ambassadeur,

Par lettre en date de ce jour, vous avez bien voulu m'indiquer que, se référant à l'Accord relatif au transport aérien conclu entre nos Gouvernements respectifs le 16 mai 1946, le Gouvernement irlandais est soucieux d'assurer aux compagnies aériennes désignées par chacun des Gouvernements l'autorisation d'exploiter des services aériens et de jouir de certains droits sur la route supplémentaire Dublin – Paris – Nice. Vous m'avez donc proposé que les dispositions suivantes soient ajoutées aux paragraphes I à IV de l'annexe à l'Accord précité :

*Paragraphe I :*

4. Nice – Paris – Dublin.

*Paragraphe II :*

6. Dublin – Paris – Nice.

*Paragraphe III :*

(d) En ce qui concerne la route n° 4 (Nice – Paris – Dublin), les droits de transit et d'escale technique ainsi que le droit d'embarquer et de débarquer à Dublin des passagers de la poste et des marchandises en provenance ou à destination de Nice.



*Paragraphe IV :*

(f) En ce qui concerne la route n° 6 (Dublin – Paris – Nice), les droits de transit et d'escale technique ainsi que le droit d'embarquer et de débarquer à Nice des passagers, de la poste et du fret en provenance ou à destination de l'Irlande et les droits de transit et d'escale technique à Paris.

Vous me demandiez si ces propositions sont acceptables par le Gouvernement français, en suggérant que, le cas échéant, votre lettre et ma réponse à celle-ci constituent une modification à l'annexe à l'Accord du 16 mai 1946 relatif au transport aérien, conformément aux dispositions du second paragraphe de l'article VII dudit Accord.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que ces propositions rencontrent le plein agrément du Gouvernement français.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) p. o. CHARPENTIER

[TRANSLATION<sup>1</sup> — TRADUCTION<sup>2</sup>]

*The French Minister of Foreign Affairs to the Irish Ambassador at Paris*

Paris, August 14th, 1952

Mr. Ambassador,

By a note of to-day's date, you were good enough to intimate to me that, by reference to the Agreement concerning Air Transport concluded between our respective Governments on the 16th May 1946, the Irish Government is anxious to have the Air Companies designated by each Government authorised to operate air services and to enjoy certain rights on the additional route Dublin – Paris – Nice. You have therefore proposed that the following provisions be added to Paragraphs I to IV of the Annex to the aforementioned Agreement :

[See note III]

You asked me whether these proposals are acceptable to the French Government and suggested that, in that case, your Note and my reply thereto should constitute a modification to the Annex to the Agreement of 16th May 1946, concerning Air Transport in accordance with the provisions of the second paragraph of Article VII thereof.

I have the honour to inform you that these proposals are entirely acceptable to the French Government.

Please accept, Mr. Ambassador, the assurances of my very high consideration.

(Signed) p. o. CHARPENTIER

---

<sup>1</sup> Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

<sup>2</sup> Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

No. 928. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND RELATING TO AIR SERVICES TO, IN AND THROUGH THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT LONDON, ON 5 APRIL 1946<sup>1</sup>

---

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING SCHEDULE III OF THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. DUBLIN, 15 AND 18 SEPTEMBER 1951

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

I

*The United Kingdom Chargé d'Affaires in Dublin to the Minister for External Affairs*

Dublin, 15th September 1951

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between your Government and the Government of the United Kingdom relating to Air Services, which was signed in London on 5th April, 1946,<sup>1</sup> and to correspondence which has passed between the aeronautical authorities of our respective Governments regarding the operation by Aer Lingus of services between Dublin and Birmingham and Dublin and Bristol.

2. I have been asked to state that the proposed modification of Schedule III of the Annex to the above-mentioned Agreement by the addition of the following routes :—

17 Dublin to Birmingham

18 Dublin to Bristol

is confirmed by my Government.

3. In order that this modification may come into effect in accordance with Article 8 of the Air Services Agreement, I should be grateful if you would intimate in due course that it has been confirmed by your Government.

Accept, Excellency, etc.

(Signed) G. W. TORY

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 72, p. 57.

<sup>2</sup> Came into force on 18 September 1951, by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 928. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS À DESTINATION, À L'INTÉRIEUR ET EN TRANSIT AU-DESSUS DE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS. SIGNÉ À LONDRES, LE 5 AVRIL 1946<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT LE TABLEAU III DE L'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. DUBLIN, 15 ET 18 SEPTEMBRE 1951

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

I

*Le Chargé d'affaires de Grande-Bretagne à Dublin au Ministre des affaires extérieures*

Dublin, le 15 septembre 1951

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement de Votre Excellence et le Gouvernement du Royaume-Uni ont signé à Londres le 5 avril 1946<sup>1</sup> et à l'échange de correspondance qui a eu lieu entre les autorités aéronautiques de nos deux Gouvernements au sujet de l'exploitation par la Compagnie Aer Lingus de services aériens entre Dublin et Birmingham et entre Dublin et Bristol.

2. Je suis chargé de porter à la connaissance de Votre Excellence que mon Gouvernement donne son agrément à la proposition tendant à modifier le tableau III de l'annexe jointe à l'Accord susmentionné en y ajoutant les routes suivantes :

- 17 Dublin à Birmingham
- 18 Dublin à Bristol

3. Afin que la modification ci-dessus puisse entrer en vigueur conformément aux dispositions de l'article 8 de l'Accord relatif aux services aériens, je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir me faire savoir, dès que possible, si elle rencontre l'agrément de son Gouvernement.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) G. W. TORY

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 72, p. 57.

<sup>2</sup> Entré en vigueur par l'échange desdites notes le 18 septembre 1951.

## II

*The Minister for External Affairs to the United Kingdom Chargé d'Affaires in Dublin*

Dublin, 18th September, 1951

Sir,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Note (No. 2/51) of the 15th instant relative to the Agreement between your Government and the Government of Ireland relating to Air Services, which was signed in London on the 5th April, 1946, and to correspondence which has passed between the aeronautical authorities of our respective Governments regarding the operation by Aer Lingus Teoranta of services between Dublin and Birmingham and Dublin and Bristol.

I am pleased to inform you that the Government of Ireland, for its part, confirms the proposed modification of Schedule III of the Annex to the above mentioned Agreement by the addition of the following routes :—

- 17 Dublin to Birmingham
- 18 Dublin to Bristol.

Accept, Sir, etc.

(Signed) W. P. FAY  
For the Minister

## II

*Le Ministre des affaires extérieures d'Irlande au Chargé d'affaires de Grande-Bretagne à  
Dublin*

Dublin, le 18 septembre 1951

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note (n° 2/51) en date du 15 de ce mois concernant l'Accord relatif aux services aériens que votre Gouvernement et le Gouvernement irlandais ont signé à Londres le 5 avril 1946, ainsi que l'échange de correspondance qui a eu lieu entre les autorités aéronautiques de nos deux Gouvernements au sujet de l'exploitation par la compagnie Aer Lingus Teoranta de services aériens entre Dublin et Birmingham et entre Dublin et Bristol.

Je suis heureux de vous faire savoir que, de son côté, le Gouvernement irlandais donne son agrément à la proposition tendant à modifier le tableau III de l'annexe jointe à l'Accord susmentionné en y ajoutant les routes suivantes :

17 Dublin à Birmingham

18 Dublin à Bristol

Veillez agréer, etc.

(Signé) W. P. FAY  
Pour le Ministre

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF IRELAND MODIFYING SCHEDULE III OF THE ANNEX TO THE AGREEMENT OF 5 APRIL 1946 RELATING TO AIR SERVICES. DUBLIN, 19 JANUARY, 14 MARCH AND 12 APRIL 1952

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

I

*The United Kingdom Ambassador in Dublin to the Minister for External Affairs*

Dublin, 19th January, 1952

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between your Government and the Government of the United Kingdom relating to Air Services, which was signed in London on 5th April, 1946, and to correspondence which has passed between the aeronautical authorities of our respective Governments regarding the operation by Aer Lingus of services between Dublin and Cardiff.

2. I have been asked to state that the proposed modification of Schedule III of the Annex to the above-mentioned Agreement by the addition of the following route :—

19 Dublin to Cardiff

is confirmed by my Government.

3. In order that this modification may come into effect in accordance with Article 8 of the Air Services Agreement, I should be grateful if you would intimate in due course that it has been confirmed by your Government.

Accept, Excellency, etc.

*(Signed)* W. C. HANKINSON

II

*The United Kingdom Ambassador in Dublin to the Minister for External Affairs*

Dublin, 14th March, 1952

Excellency,

I have the honour, in continuation of my Note of 19th January, to make further reference to the Agreement between your Government and the Government of the United Kingdom relating to Air Services, which was signed in London on 5th April, 1946, and to correspondence which has passed between the aeronautical authorities of our respective

<sup>1</sup> Came into force on 12 April 1952, by the exchange of the said notes.

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD MODIFIANT LE TABLEAU III DE L'ANNEXE À L'ACCORD DU 5 AVRIL 1946 RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. DUBLIN, 19 JANVIER, 14 MARS ET 12 AVRIL 1952

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

I

*L'Ambassadeur de Grande-Bretagne à Dublin au Ministre des affaires extérieures d'Irlande*

Dublin, le 19 janvier 1952

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement de Votre Excellence et le Gouvernement du Royaume-Uni ont signé à Londres le 5 avril 1946 et à l'échange de correspondance qui a eu lieu entre les autorités aéronautiques de nos deux Gouvernements au sujet de l'exploitation par la Compagnie Aer Lingus de services aériens entre Dublin et Cardiff.

2. Je suis chargé de porter à la connaissance de Votre Excellence que mon Gouvernement donne son agrément à la proposition tendant à modifier le tableau III de l'annexe jointe à l'Accord susmentionné en y ajoutant la route suivante :

19 Dublin à Cardiff

3. Afin que la modification ci-dessus puisse entrer en vigueur conformément aux dispositions de l'article 8 de l'Accord relatif aux services aériens, je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir me faire savoir dès que possible si elle rencontre l'agrément de son Gouvernement.

Veillez agréer, etc.

(Signé) W. C. HANKINSON

II

*L'Ambassadeur de Grande-Bretagne à Dublin au Ministre des affaires extérieures d'Irlande*

Dublin, le 14 mars 1952

Monsieur le Ministre,

Comme suite à ma note en date du 19 janvier, j'ai l'honneur de me référer à nouveau à l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement de Votre Excellence et le Gouvernement du Royaume-Uni ont signé à Londres le 5 avril 1946 et à l'échange de correspondance qui a eu lieu entre les autorités aéronautiques de nos deux Gouvernements

<sup>1</sup> Entré en vigueur par l'échange desdites notes le 12 avril 1952.

Governments regarding the operation by Aer Lingus of services between Dublin and Edinburgh.

2. I have been asked to state that the proposed modification of Schedule III of the Annex to the above-mentioned Agreement by the addition of the following route :—

20 Dublin to Edinburgh

is confirmed by my Government

3. In order that this modification may come into effect in accordance with Article 8 of the Air Services Agreement, I should be grateful if you would intimate in due course that it, together with modification No. 19 proposed in my Note of 19th January, has been confirmed by your Government.

Accept, Excellency, etc.

(Signed) W. C. HANKINSON

### III

*The Minister for External Affairs to the United Kingdom Ambassador in Dublin*

Dublin, 12th April, 1952

Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's Note (2/52) of the 14th March regarding the Agreement between Your Excellency's Government and the Government of Ireland relating to Air Services, which was signed in London on the 5th April, 1946, and to correspondence which has passed between the aeronautical authorities of our respective Governments regarding the operation by Aer Lingus of services between Dublin and Cardiff and between Dublin and Edinburgh.

I should be grateful if Your Excellency would intimate to your Government that the proposed modification of Schedule III of the Annex to that Agreement by the addition of the following routes :—

19 Dublin to Cardiff

20 Dublin to Edinburgh

has been confirmed by the Government of Ireland.

Accept, Excellency, etc.

(Signed) Thomas V. COMMINS  
For Minister for External Affairs



au sujet de l'exploitation par la Compagnie Aer Lingus de services aériens entre Dublin et Édimbourg.

2. Je suis chargé de porter à la connaissance de Votre Excellence que mon Gouvernement donne son agrément à la proposition tendant à modifier le tableau III de l'annexe jointe audit Accord en y ajoutant la route suivante :

20 Dublin à Édimbourg

3. Afin que la notification ci-dessus puisse entrer en vigueur conformément aux dispositions de l'article 8 de l'Accord relatif aux services aériens, je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir me faire savoir, dès que possible, si son Gouvernement donne son agrément à ladite modification ainsi qu'à la modification n° 19 proposée dans ma note en date du 19 janvier.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) W. C. HANKINSON

### III

*Le Ministre des affaires extérieures d'Irlande à l'Ambassadeur de Grande-Bretagne à Dublin*

Dublin, le 12 avril 1952

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à la note de Votre Excellence (2/52) en date du 14 mars concernant l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement de Votre Excellence et le Gouvernement de l'Irlande ont signé à Londres le 5 avril 1946 ainsi qu'à l'échange de correspondance qui a eu lieu entre les autorités aéronautiques de nos deux Gouvernements au sujet de l'exploitation par la Compagnie Aer Lingus de services aériens entre Dublin et Cardiff et entre Dublin et Édimbourg.

Je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir faire savoir à son Gouvernement que le Gouvernement irlandais donne son agrément à la proposition tendant à modifier le tableau III de l'annexe jointe à l'Accord susmentionné en y ajoutant les routes suivantes :

19 Dublin à Cardiff

20 Dublin à Édimbourg

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Thomas V. COMMINS  
Pour le Ministre des affaires extérieures

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF IRELAND MODIFYING SCHEDULE III OF THE ANNEX TO THE AGREEMENT OF 5 APRIL 1946 RELATING TO AIR SERVICES. DUBLIN, 28 NOVEMBER AND 29 DECEMBER 1952

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

I

*The United Kingdom Ambassador in Dublin to the Minister for External Affairs*

Dublin, 28th November, 1952

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between your Government and the Government of the United Kingdom relating to Air Services, which was signed in London on 5th April, 1946, and to correspondence which has passed between the aeronautical authorities of our respective Governments regarding the operation by Aer Lingus of services from Dublin to Glasgow and Edinburgh and from Dublin to Cardiff and Bristol.

2. I have been asked to state that the proposed modifications of Schedule III of the Annex to the above-mentioned Agreement by the addition of the following routes :—

21 Dublin to Glasgow and Edinburgh

22 Dublin to Cardiff and Bristol

is confirmed by my Government, on the understanding that no traffic rights shall be exercised between Glasgow and Edinburgh and between Cardiff and Bristol.

3. In order that these modifications may come into effect in accordance with Article 8 of the Air Services Agreement, I should be grateful if you would intimate that they have been confirmed by your Government.

Accept, Excellency, etc.

*(Signed)* W. C. HANKINSON

II

*The Minister for External Affairs to the United Kingdom Ambassador in Dublin*

Dublin, 29th December, 1952

Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's Note (2/52) of the 28th of November, 1952, regarding the Agreement between Your Excellency's Government and the Government of Ireland relating to Air Services, which was signed in London on the 5th of

<sup>1</sup> Came into force on 29 December 1952, by the exchange of the said notes.

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD MODIFIANT LE TABLEAU III DE L'ANNEXE À L'ACCORD DU 5 AVRIL 1946 RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. DUBLIN, 28 NOVEMBRE ET 29 DÉCEMBRE 1952

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

I

*L'Ambassadeur de Grande-Bretagne à Dublin au Ministre des affaires extérieures d'Irlande*

Dublin, le 28 novembre 1952

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement de Votre Excellence et le Gouvernement du Royaume-Uni ont signé à Londres le 5 avril 1946 et à l'échange de correspondance qui a eu lieu entre les autorités aéronautiques de nos deux Gouvernements au sujet de l'exploitation par la Compagnie Aer Lingus de services aériens sur les routes Dublin - Glasgow - Édimbourg et Dublin - Cardiff - Bristol.

2. Je suis chargé de porter à la connaissance de Votre Excellence que mon Gouvernement donne son agrément à la proposition tendant à modifier le tableau III de l'annexe jointe à l'Accord susmentionné en y ajoutant les routes suivantes :

21 Dublin à Glasgow et Édimbourg

22 Dublin à Cardiff et Bristol

étant entendu que l'entreprise intéressée ne pourra pas exercer le droit d'escale commerciale entre Glasgow et Édimbourg et entre Cardiff et Bristol.

3. Afin que les modifications ci-dessus puissent entrer en vigueur conformément aux dispositions de l'article 8 de l'Accord relatif aux services aériens, je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir me faire savoir si elles rencontrent l'agrément de son Gouvernement.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) W. C. HANKINSON

II

*Le Ministre des affaires extérieures d'Irlande à l'Ambassadeur de Grande-Bretagne à Dublin*

Dublin, le 29 décembre 1952

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à la note de Votre Excellence (2/52) en date du 28 novembre 1952 concernant l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement de Votre Excellence et le Gouvernement de l'Irlande ont signé à Londres le 5 avril 1946 ainsi qu'à

<sup>1</sup> Entré en vigueur par l'échange desdites notes le 29 décembre 1952.

April, 1946, and to the correspondence which has passed between the aeronautical authorities of our respective Governments regarding the operation by Aer Lingus Teoranta of services from Dublin to Glasgow and Edinburgh and from Dublin to Cardiff and Bristol.

I have the honour to inform Your Excellency that the Government of Ireland have confirmed their agreement to the proposed modification of Schedule III of the Annex to that Agreement by the addition of the following routes :—

- 21 Dublin to Glasgow and Edinburgh
- 22 Dublin to Cardiff and Bristol.

Accept, Excellency, etc.

*(Signed)* W. P. FAY  
For Minister for External Affairs

l'échange de correspondance qui a eu lieu entre les autorités aéronautiques de nos deux Gouvernements au sujet de l'exploitation par la Compagnie Aer Lingus Teoranta de services aériens sur les routes Dublin – Glasgow – Édimbourg et Dublin – Cardiff – Bristol.

J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement irlandais donne son agrément à la proposition tendant à modifier le tableau III de l'annexe jointe audit Accord en y ajoutant les routes suivantes :

- 21 Dublin à Glasgow et Édimbourg
- 22 Dublin à Cardiff et Bristol

Veillez agréer, etc.

*(Signé)* W. P. FAY  
Pour le Ministre des affaires extérieures

No. 1002. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND  
AND THE GOVERNMENT OF CANADA RELATING TO AIR TRANSPORT.  
SIGNED AT WELLINGTON, ON 16 AUGUST 1950<sup>1</sup>

---

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING THE ABOVE-MENTIONED  
AGREEMENT. WELLINGTON, 29 SEPTEMBER 1952

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

I

*The Honourable T. Clifton Webb, Minister of External Affairs, to His Excellency  
Mr Alfred Rive, High Commissioner for Canada in New Zealand*

MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS

Wellington, 29 September 1952

My Dear High Commissioner,

I refer to recent discussions in Wellington between representatives of the Government of Canada and the New Zealand Air authorities regarding a modification of the provisions of the Agreement dated 16 August 1950<sup>1</sup> between the Government of New Zealand and the Government of Canada relating to Air Transport.

The Government of New Zealand agrees that the said Agreement dated 16 August 1950 should be modified in the following way :—

“1. The airline designated by the Government of Canada under the provisions of the Agreement dated 16 August 1950 between the Government of New Zealand and the Government of Canada relating to Air Transport may exercise, on the conditions specified below, the following privileges in addition to those conferred by Section 2 of the Annex to the said Agreement :

(a) In respect of the service from Vancouver to Auckland—

- (i) the privilege to operate the service beyond Auckland to Sydney, the western terminal point in Australia ;
- (ii) the privilege to carry through Auckland international traffic in passengers, mail and cargo coming from Canada or points beyond, or coming from the territory of a third country on the route between Vancouver and Auckland, and destined for Sydney ;

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 77, p. 239.

<sup>2</sup> Came into force on 29 September 1952, by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION<sup>1</sup> — TRANSLATION<sup>2</sup>]

N° 1002. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE  
ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA RELATIF AUX TRANSPORTS  
AÉRIENS. SIGNÉ À WELLINGTON, LE 16 AOÛT 1950<sup>3</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>4</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.  
WELLINGTON, 29 SEPTEMBRE 1952

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

I

*L'honorable T. Clifton Webb, Ministre des affaires extérieures, à Son Excellence  
Monsieur Alfred Rive, Haut-Commissaire du Canada en Nouvelle-Zélande*

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

Wellington, le 29 septembre 1952

Monsieur le Haut-Commissaire,

Je me réfère aux entretiens qui ont eu lieu récemment à Wellington entre les représentants du Gouvernement canadien et ceux des autorités aéronautiques néo-zélandaises concernant une modification des dispositions de l'Accord du 16 août 1950, entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Canada relatif aux services aériens reliant les deux pays.

Le Gouvernement néo-zélandais accepte que ledit Accord du 16 août 1950 soit modifié ainsi qu'il suit :

« 1. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement canadien en vertu des dispositions de l'Accord du 16 août 1950 entre le Gouvernement néo-zélandais et le Gouvernement canadien relatif aux services aériens pourra, dans les conditions spécifiées ci-dessous, exercer les privilèges suivants en plus de ceux qui sont accordés par la section 2 de l'Annexe audit Accord :

a) En ce qui concerne le service de Vancouver à Auckland—

- (i) le privilège d'exploiter le service au-delà d'Auckland jusqu'à Sydney, terminus ouest en Australie ;
- (ii) le privilège de transporter via Auckland, en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du Canada ou de points situés au-delà, ou en provenance du territoire d'un pays tiers, sur la route de Vancouver à Auckland, et à destination de Sydney ;

<sup>1</sup> Traduction du Gouvernement canadien.

<sup>2</sup> Translation by the Government of Canada.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 77, p. 239.

<sup>4</sup> Entré en vigueur le 29 septembre 1952, par l'échange desdites notes.

(b) In respect of the service from Auckland to Vancouver—

- (i) the privilege to operate the service from Sydney as the starting point ;
- (ii) the privilege to carry through Auckland international traffic in passengers, mail and cargo coming from Australia and destined for Vancouver or points beyond, or destined for the territory of a third country on the route between Auckland and Vancouver.

2. The airline designated by the Government of Canada may not take on or discharge at Auckland international traffic in passengers, mail or cargo destined for or coming from Australia.

3. Passengers carried through Auckland in accordance with the provisions of paragraph 1 above shall not be entitled to stop-over at Auckland (being an interruption of the journey at a point between the place of departure and the place of destination). Tickets for travel issued to such passengers by the designated airline shall exclude stop-over rights at Auckland.

4. The airline designated by the Government of New Zealand may exercise, on the conditions specified above and in addition to the privileges conferred by Section 1 of the Annex to the said Agreement, the privileges conferred by the present modification on the airline designated by the Government of Canada.

5. It is understood that the application of the provisions of Sections 4, 5 and 7 of the Annex to the said Agreement to the return services described in Sections 1 and 2 of the said Annex shall not be affected by the provisions of the present modification.”

If the Government of Canada is agreeable to the foregoing modification of the said Agreement of 16 August 1950, I suggest that this letter, and your reply in similar terms, should be regarded as placing on record the agreement of our two Governments.

Yours, etc.

(Signed) T. CLIFTON WEBB

## II

*His Excellency Mr Alfred Rive, High Commissioner for Canada in New Zealand, to  
The Honourable T. Clifton Webb, Minister of External Affairs*

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR CANADA

Wellington, 29 September 1952

My Dear Minister,

I refer to your letter of September 29, 1952, in which you suggested that the provisions of the Agreement dated August 16, 1950 between the Government of New Zealand



b) En ce qui concerne le service d'Auckland à Vancouver —

- (i) le privilège d'exploiter le service ayant Sydney pour point d'origine ;
- (ii) le privilège de transporter via Auckland en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises en provenance de l'Australie et à destination de Vancouver ou de points situés au-delà, ou à destination du territoire d'un pays tiers, sur la route d'Auckland à Vancouver.

2. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement canadien ne pourra pas embarquer ou débarquer à Auckland, en trafic international, des passagers, du courrier ou des marchandises à destination ou en provenance de l'Australie.

3. Les passagers transportés via Auckland conformément aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus n'auront pas le droit de faire escale à Auckland (une telle escale constituant une interruption du voyage à un endroit entre le point d'origine et le point de destination). Les billets de voyage délivrés à ces passagers par l'entreprise de transports aériens désignée devront exclure la faculté de faire escale à Auckland.

4. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement néo-zélandais pourra, dans les conditions spécifiées ci-dessus et outre les privilèges accordés par la section 1 de l'Annexe audit Accord, exercer les privilèges accordés par la présente modification sur la route aérienne désignée par le Gouvernement canadien.

5. Il est entendu que l'application des dispositions des sections 4, 5 et 7 de l'Annexe audit Accord aux services de retour décrits dans les sections 1 et 2 de ladite Annexe ne sera pas affectée par les dispositions de la présente modification. »

Si la modification précitée dudit Accord du 16 août 1950 rencontre l'agrément du Gouvernement canadien, je propose que la présente lettre et votre réponse exprimée en termes semblables soient considérées comme consacrant l'accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, Monsieur le Haut-Commissaire, les assurances de ma très haute considération.

(Signé) T. CLIFTON WEBB

## II

*Son Excellence Monsieur Alfred Rive, Haut-Commissaire du Canada en Nouvelle-Zélande,  
à l'Honorable T. Clifton Webb, Ministre des affaires extérieures*

HAUT COMMISSARIAT DU CANADA

Wellington, le 29 septembre 1952

Monsieur le Ministre,

Je me réfère à votre lettre du 29 septembre 1952 dans laquelle vous proposiez que les dispositions de l'Accord du 16 août 1950 entre le Gouvernement néo-zélandais et

and the Government of Canada relating to Air Transport should be modified in the following way :—

[*See note I*]

I am pleased to inform you that the Government of Canada is agreeable to the foregoing modification of the above-mentioned Agreement and regards your letter and my present reply as placing on record the agreement between our two Governments.

Yours, etc.

(*Signed*) Alfred RIVE

le Gouvernement canadien relatif aux services aériens reliant les deux pays soient modifiées ainsi qu'il suit :—

[*Voir note I*]

J'ai le plaisir de vous faire connaître que la modification précitée de l'Accord susmentionné rencontre l'agrément du Gouvernement canadien et que celui-ci considère votre lettre et la présente réponse comme consacrant l'accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.

(*Signé*) Alfred RIVE

N° 1328. ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE DANEMARK  
ET LA SUISSE. SIGNÉ À BERNE, LE 22 JUIN 1950<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.  
COPENHAGUE, 4 AOÛT 1953

*Texte officiel français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

1

LÉGATION DE SUISSE AU DANEMARK

212-1-0 G/YS

Copenhague, le 4 août 1953

Monsieur le Ministre,

En vertu des pouvoirs qui m'ont été conférés par le Conseil fédéral suisse, j'ai l'honneur de confirmer à Votre Excellence l'entente intervenue au sujet de la modification du texte de l'article 3, paragraphe *b*, de l'Accord relatif aux services aériens entre la Suisse et le Danemark, du 22 juin 1950<sup>1</sup>.

Cette modification consiste dans la suppression des mots « les huiles lubrifiantes » du texte dudit paragraphe. Elle déploie ses effets dès ce jour.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

(Signé) L. A. GIRARDET

Son Excellence Monsieur Ole Bjørn Kraft  
Ministre des affaires étrangères  
Copenhague

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 96, p. 3.

<sup>2</sup> Entré en vigueur par l'échange desdites notes le 4 août 1953.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 1328. AGREEMENT BETWEEN DENMARK AND SWITZERLAND RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT BERNE, ON 22 JUNE 1950<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. COPENHAGEN, 4 AUGUST 1953

*Official text: French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

I

SWISS LEGATION IN DENMARK

Ref. No. 212-1-0 G/YS

Copenhagen, 4 August 1953

Your Excellency,

In virtue of the powers conferred upon me by the Swiss Federal Council, I have the honour to confirm the agreement reached on the amended text of article 3, paragraph (b) of the Air Services Agreement between Denmark and Switzerland of 22 June 1950.<sup>1</sup>

The amendment consists in the deletion of the words "lubricating oils" from the text of the said paragraph. It will take effect from today's date.

I have the honour to be, etc.

*(Signed)* L. A. GIRARDET

His Excellency Mr. Ole Bjørn Kraft  
Ministry of Foreign Affairs  
Copenhagen

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 96, p. 3.

<sup>2</sup> Came into force on 4 August 1953, by the exchange of the said notes.

## II

UDENRIGSMINISTERIET

Copenhague, 4 août 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de confirmer à Votre Excellence l'entente intervenue au sujet de la modification du texte de l'article 3, paragraphe *b*, de l'Accord relatif aux services aériens entre le Danemark et la Suisse, du 22 juin 1950.

Cette modification consiste dans la suppression des mots « les huiles lubrifiantes » du texte dudit paragraphe. Elle déploie ses effets dès ce jour.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

(Signé) Ole BJØRN KRAFT

Son Excellence Monsieur Alexandre Girardet  
Ministre de Suisse  
Copenhague

---

## II

## MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Copenhagen, 4 August 1953

Your Excellency,

I have the honour to confirm the agreement reached on the amended text of article 3, paragraph (b) of the Air Services Agreement between Denmark and Switzerland of 22 June 1950. The amendment consists in the deletion of the words "lubricating oils " from the text of the said paragraph. It will take effect as from today's date.

I have the honour to be, etc.

*(Signed)* Ole BJØRN KRAFT

His Excellency Mr. Alexandre Girardet  
Minister of Switzerland  
Copenhagen

No. 1332. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT BANGKOK, ON 10 NOVEMBER 1950

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING THE SCHEDULE OF ROUTES ANNEXED TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. BANGKOK, 5 APRIL 1954

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

I

BRITISH EMBASSY, BANGKOK

No. 228  
(13810/8/54)

April 5, 1954

Monsieur le Ministre,

I have the honour to refer to the Air Services Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Thailand signed at Bangkok on the 10th of November, 1950,<sup>1</sup> and to inform Your Royal Highness that the Government of the United Kingdom propose that Route 1 of Section 1 of the Schedule of Routes annexed to that Agreement should be amended to read as follows :—

(1)	(2)	(3)	(4)
<i>Point of departure</i>	<i>Intermediate Points (any one or more of the following)</i>	<i>Destination in Thai territory</i>	<i>Points beyond (any one or more of the following if desired)</i>
London	Frankfurt or Dusseldorf or Zürich or Geneva; Rome or Malta or Tripoli; Cyprus; Cairo or Lydda or Damascus or Beirut; Baghdad or Basra or Bahrain or Dhahran; Karachi; Bombay or New Delhi; Calcutta; Dacca; Rangoon.	Bangkok	Hong Kong; Points in the Philippines; Points in China; Points in Japan.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 96, p. 77.

<sup>2</sup> Came into force on 5 April 1954, by the exchange of the said notes.



[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 1332. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À BANGKOK, LE 10 NOVEMBRE 1950<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT LE TABLEAU DES ROUTES ANNEXÉ À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. BANGKOK, 5 AVRIL 1954

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

## I

## AMBASSADE DE GRANDE-BRETAGNE

N° 228  
(13810/8/54)

Bangkok, le 5 avril 1954

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande, signé à Bangkok le 10 novembre 1950<sup>1</sup>, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Altesse Royale que le Gouvernement du Royaume-Uni propose que la route 1 définie à la section I de l'annexe dudit Accord soit modifiée comme suit :

(1) <i>Point de départ</i>	(2) <i>Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants)</i>	(3) <i>Destination en territoire thaïlandais</i>	(4) <i>Points au-delà (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)</i>
Londres	Francfort ou Dusseldorf ou Zurich ou Genève ; Rome ou Malte ou Tripoli ; Chypre ; Le Caire ou Lydda ou Damas ou Beyrouth ; Bagdad ou Bassorah ou Bahrein ou Dharhan ; Karachi ; Bombay ou New Delhi ; Calcutta ; Dacca ; Rangoon.	Bangkok	Hong-kong ; Points aux Philippines ; Points en Chine ; Points au Japon.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 96, p. 77.

<sup>2</sup> Entré en vigueur par l'échange desdites notes le 5 avril 1954.

and that Route V of Section II of the Schedule of Routes annexed to the Agreement should be amended to read as follows :—

(1)	(2)	(3)	(4)
<i>Point of departure</i>	<i>Intermediate points (any one or more of the following)</i>	<i>Destination in Unit. Kingdom territory</i>	<i>Points beyond (any one or more of the following if desired)</i>
Bangkok		Hong Kong	Points in China ; Points in Japan ; Points in Korea ; Points in the Philippines.

If this proposal is acceptable to the Royal Thai Government, I have the honour to suggest that this Note and Your Royal Highness' reply in that sense should be regarded as constituting an agreement between the two Governments in this matter which shall enter into force immediately.

I have the honour to be, with the highest consideration, Monsieur le Ministre,  
Your Royal Highness' obedient Servant,

*(Signed)* Berkeley GAGE

His Royal Highness  
Prince Naradhip Bongsprabandh  
Minister of Foreign Affairs  
Bangkok

## II

### MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS SARANROM PALACE

No. 9999/2497

5th April B. E. 2497

Monsieur l'Ambassadeur,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note No. 228 (13810/8/54) of the 5th April, 1954, which reads as follows :—

[See note I]

In reply, I have the honour to inform you that this proposal is acceptable to the Royal Thai Government who will regard your Note and this reply as constituting an agreement between the two Governments which shall enter into force immediately.

I avail myself of this opportunity, Monsieur l'Ambassadeur, to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

*(Signed)* NARADHIP  
Minister of Foreign Affairs

His Excellency Monsieur B. E. F. Gage, C. M. G.  
Her Britannic Majesty's Ambassador  
Extraordinary and Plenipotentiary  
Bangkok

et que la Route V définie à la Section II de l'Annexe de l'Accord soit modifiée comme suit :

(1)	(2)	(3)	(4)
<i>Point de départ</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants)</i>	<i>Destination en territoire britannique</i>	<i>Points au-delà (un ou plusieurs des points suivants, facultativement)</i>
Bangkok		Hong-kong	Points en Chine ; Points au Japon ; Points en Corée ; Points aux Philippines.

Si le Gouvernement royal thaïlandais donne son agrément à ce qui précède, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et la réponse de Votre Altesse Royale dans le même sens soient considérées comme constituant, entre les deux Gouvernements, un accord en la matière qui entrera en vigueur immédiatement.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Berkeley GAGE

Son Altesse Royale  
Le Prince Naradhip Bongsprabandh  
Ministre des affaires étrangères  
Bangkok

## II

### MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES PALAIS SARANROM

N° 9999/2497

Le 5 avril B. E. 2497

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence n° 228 (13810/8/54) en date du 5 avril 1954, qui est rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

Par la présente réponse, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement royal thaïlandais donne son agrément à la proposition qui précède et qu'il considérera la note de Votre Excellence et la présente réponse comme constituant, entre les deux Gouvernements, un accord qui entre en vigueur immédiatement.

Veillez agréer, etc.

(Signé) NARADHIP  
Ministre des affaires étrangères

Son Excellence Monsieur B. E. F. Gage, C. M. G.  
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire  
de Sa Majesté britannique  
Bangkok

No. 1712. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT NEW DELHI, ON 1 DECEMBER 1951<sup>1</sup>

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING SCHEDULE I TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. NEW DELHI, 14 AUGUST 1953

*Official text: English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

I

*The High Commissioner for the United Kingdom in New Delhi  
to the Minister for External Affairs for the Government of India*

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR THE UNITED KINGDOM  
6, ALBUQUERQUE ROAD, NEW DELHI

XIV/IH/1.308/53

14th August, 1953

Sir,

I have the honour to refer to the Air Services Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of India signed at New Delhi on the 1st December 1951,<sup>1</sup> and to inform your Excellency that the Government of the United Kingdom propose that Column 4 of Route I of Schedule I to that Agreement shall be amended by the insertion of "Cyprus" after "Tripoli".

If the Government of India accept that amendment, I propose that this note and your reply to that effect shall be regarded as constituting an agreement between our Governments in this matter, which shall enter into force on this day's date.

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

*(Signed)* G. H. MIDDLETON

His Excellency the Minister for External Affairs  
Government of India  
New Delhi

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 128, p. 39, and Vol. 166, p. 377.

<sup>2</sup> Came into force on 14 August 1953, by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 1712. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'INDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À NEW-DELHI, LE 1<sup>er</sup> DÉCEMBRE 1951<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT LE TABLEAU I DE L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. NEW-DELHI, 14 AOÛT 1953

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

I

*Le Haut-Commissaire du Royaume-Uni à New-Delhi au Ministre des affaires extérieures du Gouvernement de l'Inde*

CABINET DU HAUT-COMMISSAIRE DU ROYAUME-UNI  
6, ALBUQUERQUE ROAD, NEW-DELHI

XIV/IH/1.308/53

Le 14 août 1953

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de l'Inde ont signé à New-Delhi le 1<sup>er</sup> décembre 1951<sup>1</sup>, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement du Royaume-Uni propose que la quatrième colonne de la route I définie au tableau I annexé audit Accord soit modifiée par l'insertion du mot « Chypre » à la suite du mot « Tripolitaine ».

Si le Gouvernement de l'Inde donne son agrément à cette modification, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et la réponse de Votre Excellence à cet effet soient considérées comme constituant, entre les deux Gouvernements, un accord en la matière qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) G. H. MIDDLETON

Son Excellence le Ministre des affaires extérieures  
Gouvernement de l'Inde  
New-Delhi

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 128, p. 39, et vol. 166, p. 377.

<sup>2</sup> Entré en vigueur par l'échange desdites notes le 14 août 1953.

## II

*The Minister of External Affairs for the Government of India to the  
High Commissioner for the United Kingdom in New Delhi*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS

New Delhi, the 14th August, 1953

To His Excellency the High Commissioner for  
the United Kingdom in India  
New Delhi

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your Excellency's note of today's date intimating that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland propose that Column 4 of Route I of Schedule 1 to the Air Services Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of India signed at New Delhi on the 1st December 1951 shall be amended by the insertion of "Cyprus" after "Tripoli".

I have the honour to inform you that the Government of India accept the proposal contained in your Excellency's note and will regard that note and this present reply as constituting an agreement between our two Governments in this matter, which shall enter into force on this day's date.

Yours faithfully,

(Signed) B. F. H. B. TYABJI  
for Minister of External Affairs

## II

*Le Ministre des affaires extérieures du Gouvernement de l'Inde au Haut-Commissaire  
du Royaume-Uni à New-Delhi*

GOUVERNEMENT DE L'INDE  
MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

New-Delhi, le 14 août 1953

Son Excellence le Haut-Commissaire  
du Royaume-Uni dans l'Inde  
New-Delhi

Monsieur le Haut-Commissaire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note en date de ce jour par laquelle Votre Excellence propose, au nom du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, que la quatrième colonne de la route I définie au tableau I de l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de l'Inde ont signé à New-Delhi le 1<sup>er</sup> décembre 1951 soit modifié par l'insertion du mot « Chypre » après le mot « Tripolitaine ».

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement de l'Inde accepte la proposition contenue dans la note précitée et considérera ladite note et la présente réponse comme constituant, entre nos deux Gouvernements, un accord en la matière qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) B. F. H. B. TYABJI  
Pour le Ministre des affaires extérieures

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND MODIFYING SCHEDULE I TO THE AGREEMENT OF 1 DECEMBER 1951 RELATING TO AIR SERVICES. NEW DELHI, 14 NOVEMBER 1953

*Official text : English.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

## I

*Copy of letter No. XIV/IH/1.552/53 dated the 14th November, 1953 from Alexander Clutterbuck, Office of the High Commissioner for the United Kingdom, New Delhi, addressed to His Excellency, The Minister for External Affairs, Government of India, New Delhi*

I have the honour to refer to the Air Services Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of India signed at New Delhi on the 1st December, 1951, and to inform your Excellency that the Government of the United Kingdom propose that Column 4 Route V of Schedule I to that Agreement shall be amended by the insertion of " a point in East Pakistan" after "Burma".

If the Government of India accept that amendment, I propose that this note and your Excellency's reply to that effect shall be regarded as constituting an agreement between our two Governments in this matter, which shall enter into force on this day's date.

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

## II

*Copy of letter No. F. 12-214/50-UK, dated the 14th November, 1953 from Shri B. F. H. B. Tyabji, for Minister of External Affairs, New Delhi, addressed to His Excellency the High Commissioner for the United Kingdom in India, New Delhi*

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's note of today's date intimating that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland propose that Column 4 of Route V of Schedule I to the Air Service Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of India signed at New Delhi on the 1st December, 1951, shall be amended by the insertion of "; a point in East Pakistan." after "Burma".

I have the honour to inform Your Excellency that the Government of India accept the proposal contained in your Excellency's note and will regard that note and this present reply as constituting an agreement between our two Governments in this matter, which shall enter into force on this day's date.

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

---

<sup>1</sup> Came into force on 14 November 1953, by the exchange of the said notes.



ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'INDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD MODIFIANT LE TABLEAU I DE L'ACCORD DU 1<sup>er</sup> DÉCEMBRE 1951 RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. NEW-DELHI, 14 NOVEMBRE 1953

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

## I

*Copie de la lettre n° XIV/IH/1.552/53 en date du 14 novembre 1953 adressée à Son Excellence le Ministre des affaires extérieures du Gouvernement de l'Inde, New-Delhi, par Monsieur Alexander Clutterbuck, Cabinet du Haut-Commissaire du Royaume-Uni, New-Delhi*

Me référant à l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de l'Inde ont signé à New-Delhi le 1<sup>er</sup> décembre 1951, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement du Royaume-Uni propose de modifier la quatrième colonne de la route V définie au tableau I annexé audit Accord par l'insertion des mots : « un point dans le Pakistan oriental » à la suite du mot « Birmanie ».

Si le Gouvernement de l'Inde donne son agrément à cette modification, j'ai l'honneur de proposer que la présente note et la réponse de Votre Excellence à cet effet soient considérées comme constituant, entre nos deux Gouvernements, un accord en la matière, qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

## II

*Copie de la lettre n° F.12-214/50-UK, en date du 14 novembre 1953, adressée à Son Excellence le Haut-Commissaire du Royaume-Uni dans l'Inde, New-Delhi, par Shri B. F. H. B. Tyabji, au nom du Ministre des affaires extérieures, New-Delhi*

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note en date de ce jour par laquelle Votre Excellence propose, au nom du Gouvernement de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de modifier la quatrième colonne de la route V définie au tableau I annexé à l'Accord relatif aux services aériens que le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de l'Inde ont signé à New-Delhi le 1<sup>er</sup> décembre 1951, en insérant les mots « un point dans le Pakistan oriental » à la suite du mot « Birmanie ».

J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement de l'Inde donne son agrément à la proposition énoncée dans la note précitée et qu'il considérera ladite note et la présente réponse comme constituant, entre nos deux Gouvernements, un accord en la matière qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, etc.

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur par l'échange desdites notes le 14 novembre 1953.

N° 2185. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À BERNE, LE 18 OCTOBRE 1950<sup>1</sup>

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ.  
STOCKHOLM, 12 AOÛT 1953

*Texte officiel français.*

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 30 juin 1954.*

I

LÉGATION DE SUISSE

Stockholm, le 12 août 1953

Monsieur le Ministre,

D'ordre de mon Gouvernement, j'ai l'honneur de proposer à Votre Excellence que les mots « les huiles lubrifiantes » à l'article 3, paragraphe *b*, de l'Accord relatif aux services aériens entre la Suisse et la Suède du 18 octobre 1950<sup>1</sup> soient supprimés avec effet à partir de la date de cette lettre.

Si le Gouvernement Royal de Suède approuve cette proposition, il sera entendu que la présente lettre et la réponse que Votre Excellence voudra bien me faire parvenir constituent l'accord intervenu entre nos deux Gouvernements en cette matière.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération.

*(Signed)* A. DAENIKER

A Son Excellence Monsieur Östen Undén  
Ministre des affaires étrangères  
etc.  
Stockholm

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Stockholm, le 12 août 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de la lettre en date de ce jour, par laquelle Votre Excellence me propose, au nom de son Gouvernement, que les mots « les huiles

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 166, p. 49.

<sup>2</sup> Entré en vigueur par l'échange desdites notes le 12 août 1953.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

No. 2185. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF SWITZERLAND  
AND THE GOVERNMENT OF SWEDEN RELATING TO AIR SERVICES.  
SIGNED AT BERNE, ON 18 OCTOBER 1950<sup>1</sup>

---

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>2</sup> MODIFYING THE ABOVE-MENTIONED  
AGREEMENT. STOCKHOLM, 12 AUGUST 1953

*Official text: French.*

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 30 June 1954.*

I

SWISS LEGATION

Stockholm, 12 August 1953

Your Excellency,

On the instructions of my Government, I have the honour to propose that the words "lubricating oils" in article 3, paragraph (b) of the Agreement between Sweden and Switzerland relating to air services of 18 October 1950<sup>1</sup> should be deleted with effect from the date of the present letter.

If the Royal Government of Sweden approves this proposal, it shall be understood that the present letter and the reply which You send me constitute the agreement between our two Governments on this subject.

I have the honour to be, etc.

*(Signed)* A. DAENIKER

His Excellency Mr. Östen Undén  
Ministry of Foreign Affairs  
etc.  
Stockholm

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Stockholm, 12 August 1953

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of the letter of today's date in which You propose, on behalf of your Government, that the words "lubricating oils" in article 3,

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 166, p. 49.

<sup>2</sup> Came into force on 12 August 1953, by the exchange of the said notes.

lubrifiantes » à l'article 3, paragraphe *b*, de l'accord relatif aux services aériens entre la Suisse et la Suède du 18 octobre 1950 soient supprimés avec effet à partir de la date de la lettre précitée.

J'ai l'honneur de confirmer à Votre Excellence l'accord du Gouvernement suédois sur cette proposition.

La présente lettre ainsi que la lettre de Votre Excellence constituent l'accord intervenu entre nos deux Gouvernements en cette matière. Cet arrangement entrera en vigueur à la date de ce jour.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération.

(Signé) Östen UNDÉN

A Son Excellence Monsieur le Docteur Armin Daeniker  
Envoyé extraordinaire  
et Ministre plénipotentiaire de Suisse  
etc.  
Stockholm

paragraph (b) of the Agreement between Sweden and Switzerland relating to air services of 18 October 1950 should be deleted with effect from the date of the above-mentioned letter.

I have the honour to confirm the Swedish Government's agreement to this proposal.

The present letter and Your letter constitute the agreement between our two Governments on this subject. This arrangement will take effect as from today's date.

I have the honour to be, etc.

(Signed) Östen UNDÉN

His Excellency Dr. Armin Daeniker  
Envoy Extraordinary  
and Minister Plenipotentiary of Switzerland  
etc.  
Stockholm

No. 2486. LOAN AGREEMENT — TELECOMMUNICATION PROJECT — BETWEEN ETHIOPIA AND THE INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT. SIGNED AT WASHINGTON, ON 19 FEBRUARY 1951<sup>1</sup>

---

LETTER-AGREEMENT<sup>2</sup> CONCERNING SPECIAL COMMITMENTS. SIGNED AT WASHINGTON, ON 13 FEBRUARY 1952

*Official text: English.*

*Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 29 June 1954.*

INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

1818 H Street, N.W.  
Washington 25, D.C.

February 13, 1952

Ministry of Finance  
Addis Ababa  
Ethiopia

Gentlemen :

1. Please refer to Loan Agreement Number 42 ET (Telecommunication Project)<sup>1</sup> between the Empire of Ethiopia and this Bank and to Loan Regulations Number 3 of the Bank which are applicable to that Loan Agreement pursuant to the provisions of Section 1.02 thereof.
2. Section 4.02 of such Regulations provides that the Bank may, at the request of the Borrower, enter into special commitments : and that the charge therefor shall be agreed upon between the parties. The Bank believes that a charge of 1/2 of 1 % per annum (in addition to the charge of 3/4 of 1 % per annum provided in Section 1.04 of the Agreement) is appropriate for such transactions.
3. Although you have not had occasion to apply for any such special commitments, the Bank feels that it would be desirable at this time to reach agreement as to the terms on which it would enter into such commitments. The Bank is therefore proposing uniform terms to all of its Borrowers, as follows :
  - (a) The charge specified in Section 4.02 of the Loan Regulations will be at the rate of 1/2 of 1 % per annum on the outstanding portion of any special commitment entered into by the Bank at your request (in addition to the charge of 3/4 of 1 % per annum provided in Section 1.04 of the Loan Agreement) ;

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, Vol. 186, p. 102.

<sup>2</sup> Came into force on 13 February 1952, by signature.

N° 2486. CONTRAT D'EMPRUNT — *PROJET RELATIF AUX TÉLÉCOMMUNICATIONS* — ENTRE L'ÉTHIOPIE ET LA BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT. SIGNÉ À WASHINGTON, LE 19 FÉVRIER 1951

ACCORD PAR LETTRE<sup>2</sup> CONCERNANT DES ENGAGEMENTS SPÉCIAUX. SIGNÉ À WASHINGTON, LE 13 FÉVRIER 1952

*Texte officiel anglais.*

*Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 29 juin 1954.*

BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT

1818 H Street (N.W.)  
Washington 25 (D.C.)

Le 13 février 1952

Ministère des Finances  
Addis-Abéba  
(Éthiopie)

Messieurs,

1. Veuillez vous référer au Contrat d'Emprunt numéro 42 ET (Projet relatif aux télécommunications)<sup>1</sup> entre l'Empire d'Éthiopie et la Banque ainsi qu'au Règlement n° 3 de la Banque sur les emprunts, applicable audit Contrat en vertu des dispositions de son paragraphe 1.02.
2. Le paragraphe 4.02 du Règlement prévoit que la Banque peut, à la demande de l'Emprunteur, prendre des engagements spéciaux et que la commission qu'elle pourra percevoir de ce chef sera convenue entre les parties. La Banque pense que les opérations envisagées justifient une commission de  $\frac{1}{2}$  pour 100 par an (en sus de la commission de  $\frac{3}{4}$  pour 100 par an qui est prévue au paragraphe 1.04 du Contrat).
3. Bien que vous n'ayez pas eu à demander d'engagements spéciaux de ce genre, la Banque estime qu'il serait maintenant souhaitable qu'une entente intervienne touchant les conditions auxquelles elle prendrait de tels engagements. En conséquence, la Banque propose des conditions identiques à tous ses Emprunteurs, savoir :
  - a) La commission mentionnée au paragraphe 4.02 du Règlement sur les emprunts sera fixée au taux de  $\frac{1}{2}$  pour 100 par an sur le solde débiteur correspondant à un engagement spécial pris par la Banque à votre demande (en sus de la commission de  $\frac{3}{4}$  pour 100 par an qui est prévue au paragraphe 1.04 du Contrat d'Emprunt) ;

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 186, p. 103.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 13 février 1952, par signature.

- (b) such charge will accrue from the date on which the Bank enters into such commitment to the date or dates on which such commitment is liquidated either by disbursement or cancellation ; and
- (c) such charge will be payable in United States dollars semi-annually (on March 1 and September 1 of each year in your case) together with other charges due under the Loan, in lieu of being debited to the Loan Account as a withdrawal therefrom as provided in Section 4.02 of the Regulations.

4. The Bank is suggesting that this charge be payable in the foregoing manner since it will be small in relation to other charges and we believe that this represents a more convenient and practical method of effecting payment.

5. If the foregoing terms are agreeable to you, please so indicate your agreement by signing and returning the enclosed copy of this letter.

Sincerely yours,

Henry W. RILEY  
Assistant Treasurer

Enclosure

Confirmed :

Empire of Ethiopia

By (*illegible*)

Authorized Representative



- b) Cette commission courra à partir de la date de l'engagement pris par la Banque jusqu'à la date ou aux dates de liquidation dudit engagement soit par versement soit par annulation ;
- c) Cette commission sera payable semestriellement en dollars des États-Unis (dans votre cas, le 1<sup>er</sup> mars et le 1<sup>er</sup> septembre de chaque année) en même temps que les autres commissions stipulées dans le contrat, au lieu d'être portée au débit du compte de l'emprunt comme prélèvement sur ce compte ainsi que le prévoit le paragraphe 4.02 du Règlement.
4. La Banque propose que cette commission soit réglée de la manière indiquée ci-dessus étant donné qu'elle sera d'un faible montant par rapport aux autres commissions et que ce mode de paiement paraît plus commode et plus pratique.
5. Si les dispositions qui précèdent rencontrent votre agrément, veuillez signifier votre accord en signant et me retournant la copie ci-jointe de la présente lettre.

Veillez agréer, etc.

Henry W. RILEY  
Trésorier adjoint

Pièce jointe

Approuvé :

Pour l'Empire d'Éthiopie

(*Illisible*)

Représentant autorisé

