

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Treaty Series

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

VOLUME 255

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 255

1956

I. Nos. 3602-3618

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered on 1 December 1956*

No. 3602. ✓ Denmark and Iran:	<i>Page</i>
Agreement (with annex and exchange of notes) relating to commercial air services between and beyond their respective territories. Signed at Tehran, on 18 June 1951	3
No. 3603. ✓ China and Korea:	
Exchange of notes constituting a provisional air agreement. Pusan, 1 March 1952	
Exchange of notes constituting an agreement amending and extending for a further period of one year, until 31 August 1955, the above-mentioned Agreement. Seoul, 24 and 30 August 1954	35
No. 3604. ✓ Netherlands and Peru:	
Bilateral Air Transport Agreement (with annex). Signed at Lima, on 22 September 1952	49
No. 3605. ✓ Sweden and Lebanon:	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Beirut, on 23 March 1953	83
No. 3606. ✓ Turkey and Yugoslavia:	
Air Transport Agreement (with annex and Protocol). Signed at Ankara, on 16 April 1953	99
No. 3607. ✓ Australia and Thailand:	
Exchange of notes constituting an agreement regarding the exercise of traffic rights at Bangkok, by Qantas Empire Airways Ltd., on the air service between Australia and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Bangkok, 2 and 9 July, 9 and 18 September, and 8 and 26 October 1953	117

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

VOLUME 255

1956

I. Nos 3602-3618

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés le 1^{er} décembre 1956*

N° 3602. Danemark et Iran:	<i>Pages</i>
Accord (avec annexe et échange de notes) relatif aux services aériens commerciaux entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Téhéran, le 18 juin 1951	3
N° 3603. Chine et Corée:	
Échange de notes constituant un accord aérien provisoire. Pusan, 1 ^{er} mars 1952	
Échange de notes constituant un accord modifiant et prorogeant l'Accord susmentionné pour une nouvelle période d'une année, prenant fin le 31 août 1955. Séoul, 24 et 30 août 1954	35
N° 3604. Pays-Bas et Pérou:	
Accord bilatéral relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Lima, le 22 septembre 1952	49
N° 3605. Suède et Liban:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Beyrouth, le 23 mars 1953	83
N° 3606. Turquie et Yougoslavie:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et Protocole). Signé à Ankara, le 16 avril 1953	99
N° 3607. Australie et Thaïlande:	
Échange de notes constituant un accord relatif à l'exercice à Bangkok, par la compagnie Qantas Empire Airways Ltd., de droits commerciaux sur la route aérienne exploitée entre l'Australie et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Bangkok, 2 et 9 juillet, 9 et 18 septembre, et 8 et 26 octobre 1953.	117

	<i>Page</i>
No. 3608. Switzerland and Lebanon:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Beirut, on 3 March 1954	
Exchange of notes concerning the operation of a Switzerland-Beirut-Cairo service. Beirut, 27 March 1954	127
No. 3609. Switzerland and Syria:	
Agreement (with annex) concerning regular civil air services. Signed at Damascus, on 26 May 1954	145
No. 3610. Pakistan and Egypt:	
Agreement (with annex) for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories. Signed at Karachi, on 13 December 1954	167
No. 3611. Egypt and Yugoslavia:	
Agreement (with annex) concerning regular air transport services. Signed at Cairo, on 20 February 1955	199
No. 3612. Ireland and Belgium:	
Agreement (with annex) concerning air transport. Signed at Brussels, on 10 September 1955	235
No. 3613. Austria and Union of Soviet Socialist Republics:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna, on 9 November 1955	247
No. 3614. France and Japan:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Paris, on 17 January 1956	275
No. 3615. Union of South Africa and Federation of Rhodesia and Nyasaland:	
Exchange of notes constituting an agreement relating to the operation of an air service between Vilanculos, in Portuguese East Africa, and Johannesburg. Cape Town, 12 April and 30 May 1956	317
No. 3616. Union of South Africa and Italy:	
Agreement in regard to air services (with exchange of notes). Signed at Cape Town, on 21 May 1956.	323
No. 3617. Thailand and India:	
Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at Bangkok, on 12 June 1956.	341

	<i>Pages</i>
N° 3608. Suisse et Liban:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Beyrouth, le 3 mars 1954	
Échange de notes concernant l'exploitation d'un service Suisse-Beyrouth-Le Caire. Beyrouth, 27 mars 1954	127
N° 3609. Suisse et Syrie:	
Accord (avec annexe) relatif aux services aériens civils réguliers. Signé à Damas, le 26 mai 1954	145
N° 3610. Pakistan et Égypte:	
Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Karachi, le 13 décembre 1954	167
N° 3611. Égypte et Yougoslavie:	
Accord (avec annexe) relatif aux transports aériens réguliers. Signé au Caire, le 20 février 1955	199
N° 3612. Irlande et Belgique:	
Accord (avec annexe) relatif aux transports aériens. Signé à Bruxelles, le 10 septembre 1955	235
N° 3613. Autriche et Union des Républiques socialistes soviétiques:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Vienne, le 9 novembre 1955	247
N° 3614. France et Japon:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Paris, le 17 janvier 1956	275
N° 3615. Union Sud-Africaine et Fédération de la Rhodésie et du Nyassaland:	
Échange de notes constituant un accord relatif à l'exploitation d'un service aérien entre Vilanculos, en Afrique-Orientale portugaise, et Johannesburg. Le Cap, 12 avril et 30 mai 1956	317
N° 3616. Union Sud-Africaine et Italie:	
Accord relatif aux services aériens (avec échange de notes). Signé au Cap, le 21 mai 1956	323
N° 3617. Thaïlande et Inde:	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Bangkok, le 12 juin 1956	341

No. 3618. Finland and Union of Soviet Socialist Republics:

Page

Agreement (with annex) concerning trackage rights on the USSR railways for goods trains of the Finnish railways. Signed at Moscow, on 14 September 1956 365

ANNEX A. *Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations***No. 3604. Bilateral Air Transport Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Peru. Signed at Lima, on 22 September 1952:**

Modifications of the annex to the above-mentioned Agreement 392

N° 3618. Finlande et Union des Républiques socialistes soviétiques:

Pages

Accord (avec annexe) relatif au passage en transit des trains de marchandises des chemins de fer finlandais sur une section des voies ferrées de l'URSS. Signé à Moscou, le 14 septembre 1956	365
---	-----

ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies**N° 3604. Accord bilatéral entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Pérou relatif aux transports aériens. Signé à Lima, le 22 septembre 1952:**

Modifications de l'annexe à l'Accord susmentionné	393
---	-----



NOTE BY THE SECRETARIAT

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

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

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

NOTE DU SECRÉTARIAT

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

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

* * *

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

I

Treaties and international agreements

registered

on 1 December 1956

Nos. 3602 to 3618



Traités et accords internationaux

enregistrés

le 1^{er} décembre 1956

N^{os} 3602 à 3618

No. 3602

DENMARK
and
IRAN

Agreement (with annex and exchange of notes) relating to commercial air services between and beyond their respective territories. Signed at Tehran, on 18 June 1951

Official texts of the Agreement and the annex: Danish, Persian and English.

Official text of the exchange of notes: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

DANEMARK
et
IRAN

Accord (avec annexe et échange de notes) relatif aux services aériens commerciaux entre leurs territoires respectifs et au-delà. Signé à Téhéran, le 18 juin 1951

Textes officiels de l'Accord et de l'annexe: danois, persan et anglais.

Texte officiel de l'échange de notes: anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

ماده ۱۶

دولت شاهنشاهی ایران تصویب این موافقت نامه را از طرف مجلسین ایران بدولت دانمارك اعلام خواهد داشت و هر دو طرف متعاقد در تاریخ ابلاغ اعلامیه مذکور از طرف دولت شاهنشاهی این موافقت نامه را قطعی و قابل اجرا تلقی خواهند نمود .
 برای تأیید مراتب بالا نمایندگان تام اختیار امضاء کننده زیر که از طرف دولت متبوع خود دارای اختیار نامه میباشد این موافقت نامه را امضاء و بهر خود مهور نمودند .
 این موافقت نامه در تاریخ ۲۷ خرداد ماه ۱۳۳۰ خورشیدی مطابق ۱۸ ژوئن ۱۹۵۱ در تهران به سه زبان فارسی و دانمارکی و انگلیسی که هر سه متن متساویا معتبر میباشند . بامضاء رسیده .

از طرف دولت پادشاهی دانمارك

از طرف دولت شاهنشاهی ایران

ضمیمه موافقت نامه هواپیمائی منعقدۀ بین دولت شاهنشاهی ایران و
 دولت پادشاهی دانمارك
 بر نامه برواز

- ۱ - خطوطی که توسط موسسه یا موسسات هواپیمائی معینه از طرف دولت ایران مورد استفاده قرار خواهند گرفت .
 تهران و یا آبادان از راه نقاط واقعه در خاورمیانه و خاور نزدیک و اروپا به کپنهاك و نقاط ما وراء آن و بالعکس .
- ۲ - خطوط که توسط موسسه یا موسسات هواپیمائی معینه از طرف دولت دانمارك مورد استفاده قرار خواهند گرفت .
 کپنهاك از راه نقاط واقعه در اروپا و خاور نزدیک و خاور میانه به تهران و یا آبادان و نقاط ما وراء آن و بالعکس .

ماده ۱۲

چنانچه نسبت تفسیر یا اجرای این موافقت نامه اختلافی بین طرفین متعاهدین روی دهد طرفین در وهله اول کوشش خواهند نمود که انرا بوسیله مذاکره مستقیم بین خود حل و فصل نمایند هر گاه باین وسیله رفع اختلاف مزبور میسر نگردد موضوع مورد اختلاف بحکمیت هیات یا شخصی یا سازمانی که با توافق نظر طرفین تعیین شده باشد ارجاع خواهد گردید اگر با ارجاع امر بحکمیت موافقت نظر حاصل نشود یا پس آن موافقت یا ارجاع امر بحکمیت نسبت به ترکیب هیات آن طرفین مزبور اتفاق نظر حاصل ننمایند هر يك از طرفین متعاهدین میتواند موضوع مورد اختلاف را برای صدور رای بمحکمه ای که صلاحیت اخذ تصمیم دارد و ممکن است در سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری تاسیس گردد ارجاع و در صورتی که چنین محکمه وجود نداشته باشد بشورای سازمان مزبور و در غیر اینصورت بدیوان داوری بین المللی رجوع نماید . طرفین متعاهدین تعهد مینمایند طبق رائی که بترتیب مقرر در این ماده صادر خواهد گردید عمل کنند هر گاه مادامیکه هر يك متعاهدین یا موسسه یا موسسات هواپیمائی معینه آن طبق رائی که بموجب این ماده صادر شود عمل ننمایند طرف دیگر میتواند هر گونه حقی را که طبق این موافقت نامه بطرف متعاهد مستنکف یا بموسسه یا موسسات هواپیمائی مستنکف متعلق بان اعطاء نموده محدود یا معلق یا نقض نماید .

ماده ۱۳

در صورتیکه يك قرار داد یا موافقت نامه عمومی چند جانبه بحقوق مربوط بحمل و نقل سرویسهای هوائی منظم بین المللی نسبت بهر در طرف متعاهد بموقع اجرا در آید موافقت نامه فعلی بطوری اصلاح خواهد شد که با مقررات قرار داد یا موافقت نامه مزبور منطبق گردد .

ماده ۱۴

این موافقت نامه یکسال پس از تاریخ وصول اخطار خاتمه موافقت نامه بوسیله یکی از طرفین متعاهدین خاتمه خواهد یافت مگر اینکه اخطار نامبرده قبل از انقضای مدت یکسال مذکور با موافقت طرفین پس گرفته شود این اخطار با ید آن واحد بشورای سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری نیز ارسال شود .
طرف متعاهد یکه اخطار خاتمه موافقت نامه را در یافت کرده است بان پاسخ وصول خواهد داد و در صورت عدم اعلام وصول اخطار مذکور چهارده روز پس آن تاریخ وصول بشورای سازمان بین المللی هواپیمائی بطرف متعاهد دیگر وصول یافته تلقی خواهد شد .

ماده ۱۵

موافقت نامه فعلی و کلیه قرار دادهای مربوط بان در نزد سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری به ثبت خواهد رسید .

مشورت موسسات هواپیمائی دیگر که در همان مسیر یا در قسمتی از آن عمل مینمایند تعیین گردد اینگونه موافقتها در تعیین تعرفه در صورت امکان بوسیله دستگاه تعیین نرخ انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی انجام میگردد اجرای تعرفهائی که بدین ترتیب مورد موافقت قرار میگردد موکول بتصویب طرفین متعاهدین خواهد بود .

ماده ۹

مواد ۱۵ - ۲۴ - ۳۱ - ۳۲ - ۳۳ - ۳۵ قرار داد بین المللی هواپیمائی کشوری فعلی بصورت فعلی آنها بمنزله جزء لا یتجزای این موافقت نامه در مورد هر يك از طرفین متعاهدین علی مدت اعتبار این موافقت نامه لازم الاجرا خواهد بود مگر اینکه طرفین متعاهدین که قرار داد نامبرده را امضاء نموده اند نسبت بمواد مذکور اصلاحاتی را که طبق ماده ۹۴ آن قرار داد بموقع اجرا گذارده خواهد شد تصویب نمایند و در این صورت موادی که باین ترتیب اصلاح شده نسبت بطرفین متعاهدین در مدت اعتبار این موافقت نامه لازم الاجرا خواهد بود .

ماده ۱۰

مقامات صلاحیتدار هواپیمائی هر يك از طرفین متعاهدین در صورت تقاضای مقامات صلاحیتدار هواپیمائی طرف متعاقد دیگر اطلاعات و آماری را که معقولا مورد لزوم و مربوط باشد بتعداد و ظرفیت سرویسهای مورد موافقت و حمل و نقل هائی که توسط موسسه یا موسسات هواپیمائی معینه خود در سرویسهای هوایی بمقصد نقاطی در قلمرو طرف دیگر موافقت نامه یا از نقاطی در قلمرو طرف مزبور یا از راه آن قلمرو انجام شده وهمچنین اطلاعات مربوطه بمبدأ و مقصد حمل و نقل های مزبور را تهیه و تسلیم خواهند نمود .

ماده ۱۱

الف - هر گاه یکی از طرفین متعاهدین مقتضی بداند که شرایط این موافقت نامه را تغییر دهند میتواند تقاضای مشورت بین مقامات رسمی هواپیمائی طرفین متعاهدین را بنماید و این مشورت در ظرف ۶۰ روز از تاریخ تقاضا شروع خواهد شد و هر موقع که مقامات رسمی نامبرده با تغییر این موافقت نامه توافق نظر حاصل نمودند تغییر مزبور پس از آنکه بوسیله مبادله یاد داشت هائی از مجرای سیاسی تایید گردید بموقع اجراء گذارده خواهد شد این تغییر با یستی بلا فاصله باطلاع شورای سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری برسد .

ب - تغییراتی که یکطرف متعاهد در خطوط هوایی معینه میدهد و یا حذف نقاطی از آن خطوط در يك یا کلیه پروازها باستثنای تغییر نقاط در قلمرو طرف متعاهد دیگر که هواپیمائی موسسه یا موسسات هواپیمائی معینه در آن فرود مینماید تغییر این موافقت نامه محسوب نخواهد شد لذا مقامات هواپیمائی هر يك از طرفین متعاهدین میتوانند به تنهایی تغییرات نامبرده را بدهند و یا نقاطی را حذف نمایند مشروط بر اینکه حذف نقاط و یا تغییرات نامبرده را بدون تاخیر باطلاع مقامات هواپیمائی طرف متعاهد دیگر برسانند .

ماده ۵

مفاده این موافقت نامه بموسسه هواپیمائی یکی از طرفین متعاهدین حق نمیدهد که در قلمرو طرف متعاهد دیگر از يك نقطه دیگر آن مسافر بار یا محمولات پستی با در یافت کرایه یا حق الزحمه برای حمل قبول نماید و مفاد مزبور نباید این منظور تعبیر گردد .

ماده ۶

موسسات هواپیمائی که بوسیله طرفین متعاهدین شده اند فرصت مناسب و متساوی خواهند داشت سرویسهای مشخصه بین قلمرو طرفین وما وراء آنها بکار اندازند موسسات هواپیمائی معینه بوسیله هر يك از طرفین متعاهدین باید در موقع بکار انداختن سرویسهای مورد موافقت منافع موسسه یا موسسات هواپیمائی طرف متعاهد دیگر را ملحوظ دارند تا اثر نا مطلوبی در جریان امور سرویسهای که طرف اخیر الذکر در تمام یا قسمتی از همان خطوط دائر نموده حاصل نشود .

ماده ۷

سرویسهای مورد موافقت که از طرف موسسات هواپیمائی معینه طرفین متعاهدین بر قرار میشود باید کاملاً با احتیاجات عمومی برای حمل و نقل در خطوط معینه منطبق باشد و هدف اصلی آنها فراهم نمودن ظرفیتی باشد مناسب با احتیاجات کنونی و احتیاجاتی که منطقیاً از لحاظ حمل و نقل مسافر - بار و محمولات پستی بین قلمرو طرف متعاهدی که موسسه یا موسسات هواپیمائی را تعیین نموده و قلمروی که مقصد نهائی حمل و نقل است پیش بینی میشود . فراهم نمودن وسائل حمل مسافر بار و محمولات پستی از لحاظ پیاده و سوار کردن آنها در نقاطی واقع در خطوط مشخصه در قلمرو دولتی غیر از دولتی که موسسه یا موسسات هواپیمائی را تعیین نموده است طبق اصول کلی ذیل باید انجام گیرد . ظرفیت باید متناسب باشد با

الف - احتیاجات حمل و نقل بین کشور مبدا و کشور مقصد

ب - احتیاجات خط هوائی سر تا سر

ج - احتیاجات حمل و نقل نواحی که هواپیمائی موسسات هواپیمائی از آن عبور مینمایند یا رعایت منافع سرویسهای حمل و نقل هوائی دیگری که بوسیله موسسات هواپیمائی کشورهای آن نواحی تاسیس شده است .

ماده ۸

تعرفه هائی که برای هر يك از سرویسهای مورد موافقت وضع میشود باید عادلانه بوده و میزان آن با رعایت کلیه عوامل مربوطه از جمله صرفه جوئی در عمل و نفع عادلانه و اختلاف خصوصیات سرویسها « از قبیل میزان سرعت و وسائل راحتی مسافرین » و تعرفه هائی که از طرف موسسات هواپیمائی دیگر در هر قسمت از مسیر وضع شده تعیین شوند نسبت بهر مسیر تعرفه ها باید در صورت امکان بین موسسات هواپیمائی طرفین متعاهدین پس از

حق پرواز ترانزیتی از فراز قلمرو خود و همچنین حق فرود آمدن در آن قلمرو در نقاط مذکوره در برنامه پرواز پیوست را بمنظور غیر از حمل و نقل و نیز بمنظور پیاده یا سوار کردن محمولات بین‌المللی مسافر - بار و بست اعطا مینماید .

ماده ۲

الف - هر يك از طرفین متعاهدین بمنظور بهره بر داری طبق این موافقت نامه در خطوط مذکوره در برنامه پرواز پیوست يك یا چند موسسه هواپیمائی خود را کتبا بطرف متعاهد دیگر معرفی مینماید طرف متعاهد دیگر بمجرد در یافت آن معرفی نامه با رعایت مقررات ماده ۳ این موافقت نامه بلا تاخیر بموسسه یا موسسات معرفی شده اجازه مقتضی بهره برداری را اعطاء خواهد نمود مشروط بر اینکه در صورت لزوم موسسات مذکور مقامات صلاحیت دار هواپیمائی طرفی که حقوق نامبرده را اعطاء مینماید قانع کنند که قابلیت انجام شرایطی را که طبق فواین و مقررات آنطرف برای عملیات موسسات هواپیمائی بازرگانی مقرر است دارا میباشد . هر موسسه هواپیمائی که بدین ترتیب تعیین و اجازه بهره بر داری تحصیل نمود هر موقعی که بخواهد میتواند از سرویسهای مورد موافقت شروع به بهره بر داری نماید .

ب - و نیز مقرر است که بهره بر داری از سرویسهای مزبور در مناطق جنگ یا مناطقی که تحت اشغال نظامی بوده و یا تحت تاثیر آن واقع شده باشد باید با موافقت مقامات صلاحیتدار نظامی باشد .

ماده ۳

الف - هر يك از طرفین متعاهدین حق خواهد داشت از اعطاء حقوق مصرحه در ماده ۱ این موافقت نامه بیک موسسه یا موسسات هواپیمائی خود داری یا آن حقوق را معلق یا نقض نموده و یا استفاده از آن را مقید بشرایطی که لازم داند بنماید در هر مورد که آنطرف قانع نشده باشد که مالکیت و تسلط موثر بر آن موسسه یا موسسات در دست طرف متعاهد دیگر یا اتباع آن طرف میباشد .

ب - هر يك از طرفین متعاهدین نیز حق خواهد داشت پس از مشورت با طرف متعاهد دیگر يك موسسه یا موسسات هواپیمائی را از استفاده از حقوق مذکوره در ماده ۱ این موافقتنامه باز دارد و یا برای استفاده از آن حقوق شرایطی را که مقتضی بداند تعیین کند در هر مورد که آن موسسه یا موسسات هواپیمائی مندرجات مواد ۱۱ و ۱۳ قرار داد بین‌المللی هواپیمائی کشوری را بصورت فعلی یا شرایط مندرج در این موافقتنامه را مراعات نماید .

ماده ۴

هیچیک از مقررات این موافقتنامه نباید چنین تعبیر شود که حقوق انحصاری واستثنائی بطرف متعاهد دیگر یا موسسات هواپیمائی آنطرف اعطا یا نسبت هواپیمائی هر کشور دیگری استثناء یا تبعیض بعمل آمده است .

No. 3602. PERSIAN TEXT — TEXTE PERSAN

موافقت نامه بین دولت شاهنشاهی ایران و دولت پادشاهی
دانمارك راجع بسرویسهای حمل و نقل هوایی بازرگانی ما بین
قلمرو دو دولت و ما وراء آنها

نظر یاینکه اعلیحضرت همایون شاهنشاهی ایران

و

اعلیحضرت پادشاه دانمارك

مایل هستند به منظور برقراری و بکار انداختن سرویسهای هوایی بازرگانی ما بین
کشورهای خود و ما وراء آنها موافقت نامه متعقد نمایند لذا نمایندگان تام الاختیار خود را
بدینمنظور بشرح زیر تعیین نموده اند

اعلیحضرت همایون شاهنشاه ایران جناب آقای باقر لاطر وزیر امور خارجه

اعلیحضرت پادشاه دانمارك

جناب آقای آکل ث . ف . سپورون فیدلر نماینده فوق العاده و وزیر مختار دانمارك

در ایران .

نمایندگان مزبور پس از مبادله اختیار نامه های کامل خود که صحیح و معتبر بود نسبت بمواد

ذیل موافقت حاصل نمودند .

مقدمه

در این موافقت نامه مقصود از بعضی عبارات مستعمله بشرحی است که در زیر ذکر شده مگر
آنکه از مفهوم عبارت خلاف آن مستفاد شود .

الف - مقصود از مقامات هواپیمائی (در مورد ایران) اداره کل هواپیمائی کشوری
و هر شخص یا هیاتی است که مقصدی وظایف فعلی آن اداره کل یا وظایف مشابه گردد و در
مورد دانمارك (وزارت فوائد عامه و هر شخص یا هیاتی است که متعدي وظایف فعلی آن
وزارت یا وظایف مشابه گردد .

ب- مقصود از (قرار داد بین المللی کشوری) قرار داد است که در تاریخ ۷ دسامبر
۱۹۴۴ برای امضاء در شیکاگو حاضر شده بود .

ج - مقصود از قلمرو (سرویس حمل و نقل هوایی) (سرویس حمل و نقل هوایی
بین المللی) (موسسه هواپیمائی) و (فرود آمدن بمنظور غیر از حمل و نقل) هما نست که در
مواد ۲ و ۹۶ قرار داد بین المللی هواپیمائی کشوری تصریح گردیده .

ماده ۱

با رعایت مقررات این موافقت نامه هر يك از طرفین متعاهدین بموسسه یا موسسات
هواپیمائی که از طرف متعاهد دیگر تعیین شده برای بکار انداختن سرویسهای مورد موافقت

[DANISH TEXT - TEXTE DANOIS]

No. 3602. OVERENSKOMST MELLEM DEN KONGELIGE
DANSKE REGERING OG DEN KEJSERLIGE IRANSKE
REGERING VEDRØRENDE KOMMERCIELLE LUFT-
RUTER MELLEM OG UDOVER DERES RESPEKTIVE
TERRITORIER

Hans Majestæt Kongen af Danmark
og
Hans kejserlige Majestæt Shahanshahen af Iran,
som i lige grad nærer ønske om at afslutte en overenskomst med henblik på
oprettelsen og driften af kommercielle luftruter mellem og udover deres respektive
territorier, har i dette øjemed udpeget deres befuldmægtigede som følger :

Hans Majestæt Kongen af Danmark
Hr. Axel C. F. Sporon-Fiedler, Danmarks gesandt i Iran,

Hans kejserlige Majestæt Shahanshahen af Iran
Hans Excellence Hr. Bagher Kazemi, Udenrigsminister,
der, efter at have fremlagt og udvekslet deres fuldmagter og befundet disse i
behørig stand, er kommet overens om følgende artikler :

INDLEDNING

I nærværende overenskomst betyder, medmindre andet følger af sammenhængen :

a) udtrykket „luftfartsmyndigheder” for Irans vedkommende Generaldepartementet for civil luftfart og enhver person eller ethvert organ, som måtte blive bemyndiget til at udøve de funktioner, der for nærværende udøves af nævnte generaldepartement, eller tilsvarende funktioner, og for Danmarks vedkommende Ministeriet for offentlige arbejder og enhver person eller ethvert organ, som måtte blive bemyndiget til at udøve nogen af de funktioner, der for nærværende udøves af nævnte myndighed, eller tilsvarende funktioner.

No. 3602. AGREEMENT¹ BETWEEN THE ROYAL GOVERNMENT OF DENMARK AND THE IMPERIAL GOVERNMENT OF IRAN RELATING TO COMMERCIAL AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT TEHRAN, ON 18 JUNE 1951

His Majesty the King of Denmark
and

His Imperial Majesty the Shahanshah of Iran

Being equally desirous to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating Commercial Air Services between and beyond their respective territories have accordingly appointed their plenipotentiaries for this purpose as follows :

His Majesty the King of Denmark

His Excellency Mr. Axel C. F. Sporon-Fiedler, Envoy Extraordinary and Minister plenipotentiary of Denmark,

His Imperial Majesty the Shahanshah of Iran

His Excellency Mr. Bagher Kazemi, Minister for Foreign Affairs,

Who having exhibited and exchanged their full powers and found them to be in due form have agreed upon the following Articles :

PREAMBLE

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires :

a) The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of Iran, the Department General of Civil Aviation and any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the said Department General or similar functions, and in the case of Denmark the Ministry of Public Works, and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said authority or similar functions.

¹ Came into force on 14 July 1955, upon notification of ratification by the Parliament of Iran given by the Government of Iran to the Government of Denmark, in accordance with article 16.

b) Udtrykket „konvention“ betyder konventionen om international civil luftfart, der åbnedes for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944.

c) Udtrykkene „territorium“, „luftrute“, „international luftrute“, „luftfartselskab“ og „teknisk landing“ har den betydning, som er tillagt dem i konventionens artikler 2 og 96.

Artikel 1

Under hensyntagen til nærværende overenskomsts bestemmelser tilstår hver af de kontraherende parter den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskab eller luftfartselskaber ret til ved driften af de aftalte ruter at lade deres luftfartøjer overflyve dens territorium samt ret til på de i vedføjede liste angivne pladser indenfor nævnte territorium at foretage landing såvel i teknisk øjemed som med det formål i international trafik at optage og afsætte passagerer, ladning og post.

Artikel 2

a) Hver af de kontraherende parter skal overfor den anden kontraherende part skriftligt udpege et eller flere af sine luftfartselskaber til i medfør af nærværende overenskomst at drive luftruter på de i tillægget angivne strækninger. Når den anden kontraherende part modtager meddelelse om udpegelsen, skal den, under hensyntagen til bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel 3, uophødeligt give det eller de udpegede luftfartselskab(er) den fornødne driftstilladelse, forudsat at disse, såfremt anmodning fremsættes derom, dokumenterer overfor de kompetente luftfartsmyndigheder i den kontraherende stat, som tilstår rettighederne, at de er i stand til at opfylde de krav, der stilles efter dette lands love og bestemmelser for driften af dets kommercielle luftruter. Ethvert således udpeget eller koncessioneret luftfartselskab kan derefter når som helst påbegynde driften af de aftalte ruter.

b) Det er endvidere en forudsætning, at driften af sådanne ruter i områder, som er skueplads for krigshandlinger eller under militær besættelse eller berørt heraf, skal være afhængig af de kompetente militærmyndigheders godkendelse.

Artikel 3

a) Hver af de kontraherende parter er berettiget til at nægte at tilstå et eller flere luftfartselskab(er) de i nærværende overenskomsts artikel 1 omhandlede rettigheder eller at tilbageholde eller tilbagekalde de tilståede rettigheder eller opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for et eller flere luftfartselskab(er)s udøvelse af disse rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor det ikke

b) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December nineteen hundred forty-four.¹

c) The term "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article 1

Subject to the provisions of the present Agreement each Contracting Party grants the airline or airlines designated by the other Contracting Party the right, while operating the agreed services, to fly their aircraft in transit across its territory as well as the right to land in the said territory at points specified in the attached Schedule,² for non-traffic purpose and also for the purpose of picking up or putting down international traffic in passengers, cargo and mail.

Article 2

a) Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more of its airlines for the purpose of operating by virtue of the present Agreement services on the routes specified in the Annex. On receipt of the designation the other Contracting Party shall subject to the provisions of Article 3 of the present Agreement, without delay, grant the airline or airlines designated the appropriate operating permission, provided that, if required to do so, they satisfy the competent Aeronautical Authorities of the party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations of that Country for the operation of its commercial airlines. At any time thereafter any airline so designated and authorized may begin to operate the agreed services.

b) It is further provided that in areas of hostilities or military occupation, or areas affected thereby, the operation of such services shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 3

a) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the rights specified under Article 1 of the present Agreement to an airline or airlines or to withhold or revoke the rights granted or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline or airlines of those rights, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control

¹ 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; Vol. 178, p. 420, and Vol. 199, p. 362, and Vol. 252.

² See p. 23 of this volume.

findes godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med dette eller disse luftfartselskab(er) beror hos den kontraherende part, som udpeger luftfartselskabet eller luftfartselskaberne, eller dens statsborgere.

b) Hver af de kontraherende parter er ligeledes berettiget til, efter samråd med den anden kontraherende part, midlertidigt at indstille et eller flere udpegede luftfartselskab(er)s udøvelse af de i henhold til nærværende overenskomsts artikel 1 tilståede rettigheder eller at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for et eller flere luftfartselskab(er)s udøvelse af disse rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor dette eller disse luftfartselskab(er) undlader at efterkomme bestemmelserne i konventionens artikler 11 og 13 i deres nuværende form eller de i nærværende overenskomst foreskrevne vilkår.

Artikel 4

Intet i nærværende overenskomsts bestemmelser kan fortolkes eller anses som hjemlende den anden kontraherende part eller dens luftfartselskaber nogen eneret eller som udelukkende noget andet lands luftfartselskaber eller som diskriminerende overfor disse.

Artikel 5

Intet i nærværende overenskomsts bestemmelser kan fortolkes eller anses som hjemlende det af en af de kontraherende parter udpegede luftfartselskab ret til på den anden kontraherende parts territorium til befordring mod vederlag at optage passagerer, ladning eller post, bestemt for en anden plads på samme territorium.

Artikel 6

Begge kontraherende parters udpegede luftfartselskaber skal have rimelig og lige adgang til at drive de aftalte ruter på de angivne strækninger mellem og udover deres respektive territorier. Ved driften af de aftalte ruter skal hver af de kontraherende parters udpegede luftfartselskaber tage hensyn til den anden kontraherende parts luftfartselskabs eller luftfartselskabers interesser, således at de ruter, som sidstnævnte part driver på hele den samme strækning eller dele deraf, ikke påvirkes på ubehørig måde.

Artikel 7

De aftalte ruter, som er oprettet af begge kontraherende parters udpegede luftfartselskaber, skal være nøje afpasset efter publikums behov for luftbefordring ad de angivne strækninger og skal have til hovedformål ved en rimelig fyldningsgrad at yde en kapacitet, svarende til de nuværende og med rimelighed forventede behov for befordring af passagerer, ladning og post mellem det territorium, som tilhører den kontraherende part, der udpeger luftfartselskabet eller luftfartselskaberne, og det territorium, som er trafikens endelige bestemmelsessted. Tilveje-

of that airline or airlines are vested in the Contracting Party designating the airline or airlines, or its nationals.

b) Each Contracting Party shall also have the right, after consulting with the other Contracting Party, to suspend the exercise by a designated airline or airlines of the rights granted under Article 1 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline or airlines of those rights in any case where the said airline or airlines fail to comply with the provisions of Articles 11 and 13 of the Convention in their present form or with the conditions prescribed in the present Agreement.

Article 4

Nothing in the provisions of the present Agreement shall be construed or regarded as conferring sole and exclusive rights on the other Contracting Party or its airlines or as excluding or discriminating against the airlines of any other Country.

Article 5

Nothing in the provisions of the present Agreement shall be construed or regarded as conferring on the airline designated by one of the Contracting Parties the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for hire or reward and destined for another point in the same territory.

Article 6

There shall be fair and equal opportunity for the designated airline or airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between and beyond their respective territories. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter Party provides on the whole or part of the same routes.

Article 7

The agreed services provided by the designated airlines of both Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for air transportation on the specified routes, and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline or airlines and the territory of the ultimate destination of the traffic. The provision

bringelsen af faciliteter for befordring af passagerer, ladning og post, som optages og afsættes på pladser på de angivne strækninger indenfor territorier, tilhørende andre stater end den, som udpeger luftfartselskabet eller luftfartselskaberne, skal ske i overensstemmelse med de almindelige principper, at kapaciteten skal stå i forhold til :

- a) trafikbehovet mellem oprindelseslandet og bestemmelseslandet,
- b) behovet for drift af gennemgående luftruter og
- c) trafikbehovet i de områder, luftruterne passerer, under bensyntagen til andre luftruter, som er oprettet af de i disse områder beliggende landes luftfartselskaber.

Artikel 8

De takster, som agtes anvendt på nogen af de aftalte ruter, skal fastsættes på et rimeligt niveau under hensyntagen til alle i betragtning kommende faktorer, herunder økonomisk drift, rimelig fortjeneste, forskelligheder i ruternes karakter (såsom hastighed og bekvemmelighed) og de takster, som af andre luftfartselskaber anvendes på nogen del af strækningen. Taksterne skal om muligt aftales for hver rutes vedkommende mellem de udpegede luftfartselskaber i samråd med andre luftfartselskaber, som beflyver samme strækning eller nogen del deraf. En sådan aftale skal såvidt muligt træffes i henhold til det af den internationale sammenlutning af luftfartselskaber anvendte system til fastsættelse af takster. De således aftalte takster skal godkendes af de kontraherende parter.

Artikel 9

Konventionens artikler 15, 24, 31, 32, 33 og 35 skal i deres nuværende form være bindende for begge kontraherende parter og mellem dem indbyrdes, sålænge nærværende overenskomst har gyldighed, på samme måde som hvis de var en integrerende del af overenskomsten, medmindre begge kontraherende parter, som er parter i konventionen, ratificerer nogen ændring til disse artikler, der måtte blive sat i kraft i overensstemmelse med konventionens artikel 94, i hvilket tilfælde de således ændrede artikler på samme måde skal være bindende mellem nærværende overenskomsts kontraherende parter.

Artikel 10

Hver af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder skal på begæring tilstille den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder sådant oplysnings- og statistisk materiale, som med rimelighed kan kræves vedrørende de aftalte ruters frekvens og kapacitet og den trafik, der af dens udpegede luftfartselskab eller luftfartselskaber befordres til, fra eller over den anden kontraherende parts territorium, herunder oplysninger om denne trafiks oprindelse og destination.

of facilities 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 or airlines, shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

- a) traffic requirements between the country of origin and the country of destination ;
- b) the requirements of through airline operation ; and
- c) the traffic requirements of the areas through which the airlines pass, after taking account of the interests of the other air transport services established by the airlines of the countries comprising the areas.

Article 8

The tariffs to be charged on any of the agreed services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, difference of characteristics of services (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by other airlines on any section of the route. The tariffs shall, if possible, be agreed upon in respect of each route between the designated airlines in consultation with other airlines operating on the same 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 Contracting Parties.

Article 9

Articles 15, 24, 31, 32, 33 and 35 of the Convention shall be binding in their present form on both Contracting Parties as between themselves for the duration of the present Agreement as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties, being Parties to the Convention, ratify any amendments to these Articles which shall have come into force in accordance with Article 94 of the Convention ; in which case the Articles so amended shall be similarly binding between the Contracting Parties of the present Agreement.

Article 10

The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics as may be reasonably required relating to the frequency and capacity of the agreed services and to traffic carried by its designated airline or airlines to, from or through the territory of the other Contracting Party, including information concerning the origin and destination of such traffic.

Artikel 11

a) Såfremt en af de kontraherende parter anser det for ønskeligt at ændre nærværende overenskomsts bestemmelser, kan den anmode om en drøftelse mellem de to kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheder, hvilken drøftelse skal indledes indenfor et tidsrum af tres dage fra datoen for anmodningens fremsættelse. Når nævnte myndigheder bliver enige om ændringer af nærværende overenskomst, træder disse i kraft, når de er blevet bekræftet ved diplomatisk notevæksling, og skal uopholdeligt meddeles rådet i Organisationen for international civil luftfart.

b) Ændringer, som af en af de kontraherende parter foretages med hensyn til de angivne strækninger, eller udeladelser af nogen plads på de angivne strækninger på en hvilken som helst eller samtlige flyvninger skal, med undtagelse af ændring af pladser, som af det eller de udpegede luftfartselskab(er) beflyves på den anden kontraherende parts territorium, ikke anses som forandringer af nærværende overenskomst. Hver af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder kan derfor ensidigt foretage sådanne ændringer eller udeladelser under forudsætning af, at der uopholdeligt gives den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder meddelelse om enhver ændring eller udeladelse.

Artikel 12

Såfremt der mellem de to kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende overenskomst, skal dekontraherende parter i første instans søge at bilægge den ved direkte forhandling indbyrdes. Hvis det ikke lykkes dem at opnå en ordening ad forhandlingens vej, kan de enes om at henvise tvisten til afgørelse ved en efter aftale mellem dem udpeget voldgiftsdomstol eller ved en anden person eller organisation. Såfremt de ikke enes herom, eller, efter at have truffet aftale om at henvise tvisten til en voldgiftsdomstol, ikke kan opnå enighed om dennes sammensætning, kan hver af de kontraherende parter forelægge tvisten til afgørelse for en dertil kompetent domstol, som måtte blive oprettet indenfor Organisationen for international civil luftfart. Ifald der ikke findes nogen sådan domstol, skal tvisten forelægges for Organisationens råd eller, i mangel heraf, for Den internationale Domstol. De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver i henhold til nærværende artikels bestemmelser afsagt kendelse. Såfremt og sålænge en af de kontraherende parter eller dens udpegede luftfartselskab eller luftfartselskaber undlader at efterkomme den i overensstemmelse med nærværende artikel opnåede kendelse, kan den anden kontraherende part indskrænke, tilbageholde eller tilbagekalde alle rettigheder, som den i medfør af nærværende overenskomst har tilstået den uefterrettelige kontraherende part eller dens uefterrettelige luftfartselskab eller luftfartselskaber.

Artikel 13

Såfremt en almindelig multilateral konvention eller overenskomst om trafikrettigheder for regelmæssige internationale luftruter træder i kraft for begge

Article 11

a) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement, it may request consultation between the competent Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties, and such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. When the aforesaid Authorities mutually agree to the modification of the present Agreement, such modifications shall come into force after they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels and shall forthwith be communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization.

b) Changes made by either Contracting Party in the specified air routes, or omissions of any points on the specified air routes on any or all flights except the change of points served by the designated airline or airlines in the territory of the other Contracting Party, shall not be considered as modifications of this Agreement. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such changes or omissions provided, however, that notice of any change or omission shall be given without delay to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

Article 12

In the event of any dispute arising between the two 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 direct negotiation between themselves. If they fail to reach a settlement by negotiation, 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. If they do not so agree, or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they can not reach agreement as to its composition, each of the Contracting Parties may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organization. If there is no such tribunal, the dispute shall be submitted to the Council of the Organization or, failing that, to the International Court of Justice. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given in accordance with the provisions of this Article. If and so long as either Contracting Party or its designated airline or airlines fail to comply with the decision reached in accordance with 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 its designated airline or airlines in default.

Article 13

If a general multilateral Convention or Agreement on traffic rights for scheduled international air services comes into force in respect of both Contracting Parties,

kontraherende parters vedkommende, skal nærværende overenskomst ændres således, at den bringes i overensstemmelse med en sådan konventions eller overenskomsts bestemmelser.

Artikel 14

Nærværende overenskomst bringes til ophør et år efter datoen for den ene kontraherende parts modtagelse af den anden kontraherende parts opsigelse, medmindre denne efter aftale tilbagekaldes inden nævnte periodes udløb. Opsigelsen skal samtidig meddeles rådet i Organisationen for international civil luftfart. Den kontraherende part, som modtager opsigelse af overenskomsten, skal anerkende dennes modtagelse. Såfremt anerkendelse af modtagelsen undlades, anses opsigelsen som modtaget fjorten dage efter, at rådet i Organisationen for international civil luftfart har modtaget den.

Artikel 15

Nærværende overenskomst og alle aftaler i forbindelse dermed skal registreres i Organisationen for international civil luftfart.

Artikel 16

Den kejserlige iranske regering skal give den kongelige danske regering meddelelse om det iranske parlaments ratifikation af nærværende overenskomst, og begge de kontraherende parter vil betragte overenskomsten som endelig og effektiv fra datoen for den kejserlige iranske regerings meddelelse herom.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, som af deres respektive regeringer er behørigt bemyndigede, underskrevet nærværende overenskomst og forsynet den med deres segl.

UDFÆRDIGET i Teheran den 18. juni 1951 (27. 3. 1330) i tre eksemplarer på dansk, persisk og engelsk, idet alle tre tekster har samme gyldighed.

For den kongelige danske regering:
(*Sign.*) A. SPORON-FIEDLER

For den kejserlige iranske regering :
(*Sign.*) B. KAZEMI

the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention or Agreement.

Article 14

The present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by one Contracting Party from the other Contracting Party of notice to terminate, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of the said period. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization. The Contracting Party receiving the notice of termination of the Agreement shall give a receipt for such notification. In the absence of acknowledgement of such receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 15

The present Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 16

The Imperial Government of Iran shall notify the Royal Danish Government of the ratification of this Agreement by the Parliament of Iran and both Contracting Parties shall consider this Agreement definite and applicable on the date of such notification by the Imperial Government of Iran.

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

DONE at Tehran this 27.3.1330 (18th of June 1951) in triplicate in Danish, Persian and English languages, all three texts being equally authentic.

For the Royal Government of Denmark :
(Signed) A. SPORON-FIEDLER

For the Imperial Government of Iran :
(Signed) B. KAZEMI

TILLÆG TIL DEN MELLEM DEN KONGELIGE DANSKE REGERING OG DEN
KEJSERLIGE IRANSKE REGERING UNDERTEGNEDE LUFTFARTS-
OVERENSKOMST

LISTE

1. *Ruter, som drives af den danske regerings udpegede luftfartselskab eller luftfartselskaber :*
København via mellemliggende pladser i Europa og det mellemste Østen og den nære Orient til Teheran og/eller Abadan og pladser derudover, i begge retninger.
2. *Ruter, som drives af den iranske regerings udpegede luftfartselskab eller luftfartselskaber :*
Teheran og/eller Abadan via mellemliggende pladser i det mellemste Østen og den nære Orient og Europa til København og pladser derudover, i begge retninger.

ANNEX TO THE AVIATION AGREEMENT SIGNED BETWEEN THE ROYAL
GOVERNMENT OF DENMARK AND THE IMPERIAL GOVERNMENT OF
IRAN

SCHEDULE

1. *Routes to be served by the designated airline or airlines of the Government of Denmark :*
Copenhagen via intermediate points in Europe and the Middle and the Near East of Tehran and/or Abadan and points beyond in both directions.
2. *Routes to be served by the designated airline or airlines of the Government of Iran :*
Tehran and/or Abadan via intermediate points in the Middle and Near East and Europe to Copenhagen and points beyond in both directions.

EXCHANGE OF NOTES

I

ROYAL LEGATION OF DENMARK

Teheran, June 18, 1951

Your Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement signed this day¹ between the Royal Government of Denmark and the Imperial Government of Iran for air services between and beyond their respective territories and to notify Your Excellency that the Royal Government of Denmark, in accordance with article 2 a, designate Det Danske Luftfartselskab (DDL) to operate all the routes specified in Section 1 of the Schedule to the Agreement.

Also with reference to the conversations which took place in this connection, I would like Your Excellency to confirm that the following stipulations will come into force as soon as the Governments of Sweden and Norway have separately signed aviation agreements with the Imperial Government of Iran, which agreements have become definite and applicable, and exchanged notes containing the same stipulations.

Det Danske Luftfartselskab (DDL) may exercise the rights accorded to them by virtue of the Agreement as a partner in the Scandinavian Airlines System (SAS). The Scandinavian Airlines System (SAS) is a joint operating organization in which Det Danske Luftfartselskab (DDL), Det Norske Luftfartselskab (DNL) and AB. Aerotransport (ABA) participate and which is constituted in accordance with the provisions of Chapter XVI of the Chicago Convention on International Civil Aviation. As a consequence, Det Danske Luftfartselskab (DDL) may operate services under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines, provided that the terms of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Danske Luftfartselskab (DDL) and provided also that the Government of Denmark and Det Danske Luftfartselskab (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefore.

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

(Signed) A. SPORON-FIEDLER

His Excellency Monsieur Bagher Kazemi
Minister for Foreign Affairs
Teheran

¹ See p. 11 of this volume.

II

IMPERIAL MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Tehran 27th Khordad 1330 (18th June 1951)

Your Excellency,

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

[*See note I*]

I have the honour to confirm that the understanding which has been reached in this connection is set forth in your above note.

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

(*Signed*) B. KAZEMI

His Excellency Monsieur Axel C. F. Sporon-Fiedler
Danish Minister
Teheran

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 3602. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT ROYAL
DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL
DE L'IRAN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS COM-
MERCIAUX ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS
ET AU-DELÀ. SIGNÉ À TÉHÉРАН, LE 18 JUIN 1951

Sa Majesté le Roi du Danemark

et

Sa Majesté impériale le Schahinschah de l'Iran,

Étant également désireux de conclure un accord en vue de créer et d'exploiter des services aériens commerciaux entre leurs territoires respectifs et au-delà, ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi du Danemark :

Son Excellence Monsieur Axel C. F. Sporon-Fiedler, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Danemark ;

Sa Majesté impériale le Schahinschah de l'Iran :

Son Excellence Monsieur Bagher Kazemi, Ministre des affaires étrangères,

Lesquels, après s'être présenté et communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

PRÉAMBULE

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne l'Iran, de la Direction générale de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par la Direction générale ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne le Danemark, du Ministère des travaux publics et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir toutes fonctions actuellement exercées par ce Ministère ou des fonctions similaires.

b) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre².

¹ Entré en vigueur le 14 juillet 1955, date à laquelle le Gouvernement iranien a notifié au Gouvernement du Danemark, conformément à l'article 16, que le Parlement iranien avait ratifié l'Accord.

² 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 ; vol. 178, p. 420, et vol. 199, p. 362, et vol. 252.

c) Les expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

Article premier

Sous réserve des clauses du présent Accord, chaque Partie contractante accorde aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante le droit de survoler son territoire en transit au cours de l'exploitation des services convenus, ainsi que le droit d'y atterrir aux points indiqués dans le tableau¹ annexé au présent Accord pour y faire des escales non commerciales et en vue d'y charger ou décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

Article 2

a) Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises qui, en vertu du présent Accord, seront chargées d'exploiter des services sur les routes indiquées dans le tableau annexé au présent Accord. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante donnera sans délai, sous réserve des dispositions de l'article 3 du présent Accord, la permission d'exploiter appropriée à l'entreprise ou aux entreprises désignées, étant entendu que, si elles en sont requises, ces entreprises seront tenues de prouver aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie qui accorde les droits qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements de l'État en question applicables à l'exploitation de ses entreprises commerciales de transports aériens. Lorsque ces dispositions auront été exécutées, une entreprise ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus.

b) Il est entendu, en outre, que dans les régions où se dérouleraient des hostilités ou qui seraient soumises à une occupation militaire, et dans les régions subissant le contre-coup de ces événements, l'exploitation desdits services sera subordonnée à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 3

a) Chaque Partie contractante aura le droit de ne pas accorder à l'entreprise ou aux entreprises désignées les droits énoncés à l'article premier du présent Accord, de suspendre ou de retirer les droits accordés, ou de soumettre l'exercice de ces droits par l'entreprise ou les entreprises désignées 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 ou desdites entreprises sont entre les mains de la Partie contractante qui les a désignées ou de ses ressortissants.

¹ Voir p. 31 de ce volume.

b) Chaque Partie contractante aura également le droit, après consultation de l'autre Partie contractante, de suspendre pour l'entreprise ou les entreprises désignées l'exercice des droits accordés en vertu de l'article premier du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par cette entreprise ou ces entreprises aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où ladite entreprise ou lesdites entreprises ne se conformeraient pas aux dispositions des articles 11 et 13 de la Convention sous leur forme actuelle, ou aux conditions prévues dans le présent Accord.

Article 4

Aucune des clauses du présent Accord ne sera interprétée ni considérée comme conférant des droits exclusifs à l'autre Partie contractante ou à ses entreprises de transports aériens ou comme excluant les entreprises de transports aériens de tout autre pays ou comme comportant un traitement discriminatoire à leur égard.

Article 5

Aucune des clauses du présent Accord ne sera interprétée ni considérée comme conférant à l'entreprise désignée par 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, en exécution d'un contrat de location ou moyennant rémunération, à destination d'un autre point situé dans ce même territoire.

Article 6

L'entreprise ou les entreprises désignées des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées reliant leurs territoires respectifs et des points situés au-delà. En exploitant les services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante tiendront compte des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services assurés par celle-ci sur tout ou partie des mêmes routes.

Article 7

Les services convenus assurés par les entreprises désignées des deux Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transports aériens sur les routes indiquées ; ils auront pour objectif essentiel d'offrir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises et le territoire de dernière destination du trafic. Pour ce qui est du transport des passagers, des marchandises et du courrier chargés ou déchargés sur les routes indiquées en des points situés sur le territoire d'États autres que celui

qui a désigné l'entreprise ou les entreprises, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être en rapport avec :

- a) Les exigences du trafic entre le pays de provenance et le pays de destination ;
- b) Les exigences de l'exploitation des services long-courriers ;
- c) Les exigences du trafic dans les régions desservies par les entreprises, compte tenu des intérêts des autres services de transports aériens assurés par les entreprises des pays de ces régions.

Article 8

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 conditions d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal, des différences qui existent entre les caractéristiques des services (y compris les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises exploitant une section quelconque de la même route. Les tarifs à appliquer sur chacune des routes seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées, en consultation avec les autres entreprises exploitant des services sur la même route ou une section de celle-ci. 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 seront soumis à l'approbation des Parties contractantes.

Article 9

Les dispositions des articles 15, 24, 31, 32, 33 et 35 de la Convention auront force obligatoire, sous leur forme actuelle, à l'égard des deux Parties contractantes pendant toute la durée du présent Accord comme si elles en faisaient partie intégrante, à moins que les deux Parties contractantes, qui sont parties à la Convention, ne ratifient des amendements auxdits articles, qui seront entrés en vigueur conformément à l'article 94 de la Convention ; dans ce cas, les articles sous leur forme modifiée auront force obligatoire à l'égard des Parties au présent Accord dans les mêmes conditions que sous leur forme actuelle.

Article 10

Par l'entremise de ses autorités aéronautiques, chaque Partie contractante fournira aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les renseignements et les statistiques normalement nécessaires concernant la fréquence et la capacité des services convenus, ainsi que le trafic acheminé par son entreprise ou ses entreprises désignées à destination, en provenance et au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination de ce trafic.

Article 11

a) Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les clauses du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes ; ces 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 après qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques et elles seront immédiatement communiquées au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

b) Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux routes aériennes indiquées et les suppressions d'escales au cours de tout vol effectué sur les routes aériennes indiquées, à l'exception des changements qui viseraient les points desservis par l'entreprise ou les entreprises désignées sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications du présent Accord. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à ces changements ou suppressions, à condition toutefois d'en aviser sans délai les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 12

Si un différend s'élève entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les deux Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes. Si elles n'y parviennent pas, elles pourront convenir de soumettre le différend à un tribunal arbitral désigné d'un commun accord, ou à une autre personne ou un autre organisme. Si elles ne se mettent pas d'accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend au tribunal compétent en la matière qui pourra être institué ultérieurement au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une telle juridiction n'a pas été établie, le différend sera soumis au Conseil de ladite Organisation ou, à défaut, à la Cour internationale de Justice. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du présent article. Si l'une des Parties contractantes ou son entreprise ou ses entreprises désignées ne se conforment pas à une décision rendue en application du présent article et aussi longtemps qu'elle ne le feront pas, l'autre Partie contractante pourra restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou à son entreprise ou ses entreprises désignées qui n'exécutent pas la décision.

Article 13

Au cas où une convention ou un accord multilatéral de caractère général relatif 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 manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article 14

Le présent Accord prendra fin une année après la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu de l'autre une notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. La Partie contractante qui reçoit la notification de dénonciation doit en accuser réception. A défaut d'accusé de réception, 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 15

Le présent Accord et tous les contrats y relatifs seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16

Le Gouvernement impérial de l'Iran notifiera au Gouvernement royal du Danemark la ratification du présent Accord par le Parlement iranien et les deux Parties contractantes considéreront ledit Accord comme étant devenu définitif et applicable à la date de ladite notification du Gouvernement impérial de l'Iran.

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

FAIT à Téhéran, le 18 juin 1951 (27.3.1330) en triple exemplaire, en langues danoise, persane et anglaise, les trois textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement Royal du Danemark :
(Signé) A. SPORON-FIEDLER

Pour le Gouvernement impérial de l'Iran :
(Signé) B. KAZEMI

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CONCLU ENTRE
LE GOUVERNEMENT ROYAL DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT
IMPÉRIAL DE L'IRAN

TABLEAU

1. Routes que doivent desservir l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Danemark :

De Copenhague, via des points intermédiaires en Europe et dans le Moyen et le Proche-Orient, à Téhéran et/ou à Abadan et des points situés au-delà, dans les deux sens.

2. Routes que doivent desservir l'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de l'Iran :

De Téhéran et/ou d'Abadan, via des points intermédiaires dans le Moyen et le Proche-Orient et en Europe, à Copenhague et des points situés au-delà, dans les deux sens.

ÉCHANGE DE NOTES

I

LÉGATION ROYALE DE DANEMARK

Téhéran, le 18 juin 1951

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord entre le Gouvernement royal du Danemark et le Gouvernement impérial de l'Iran relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, qui a été signé ce jour¹, j'ai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence que, conformément aux dispositions de l'article 2, *a*, dudit Accord, le Gouvernement royal du Danemark désigne la compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL) pour exploiter toutes les routes indiquées à la section 1 du tableau annexé audit Accord.

Me référant en outre aux entretiens qui ont eu lieu à cet égard, je voudrais demander à Votre Excellence de bien vouloir confirmer que la clause énoncée ci-après entrera en vigueur dès que les Gouvernements de la Suède et de la Norvège, chacun en ce qui le concerne, auront conclu avec le Gouvernement impérial de l'Iran des accords relatifs aux transports aériens devenus définitifs et applicables et qu'ils auront échangé avec ledit Gouvernement des notes contenant la même clause.

La compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL) pourra exercer les droits qui lui sont accordés en vertu du présent Accord en tant que coparticipant du Scandinavian Airlines System (SAS). Le Scandinavian Airlines System (SAS) est une organisation d'exploitation en commun à laquelle participent les compagnies Det Danske Luftfartselskab (DDL), Det Norske Luftfartselskab (DNL) et AB. Aerotransport (ABA) et qui a été constituée conformément aux dispositions du chapitre XVI de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale. En conséquence, la compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL) pourra exploiter les services prévus à l'Accord en utilisant à cet effet des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des deux autres compagnies ou aux deux, étant entendu que les dispositions de l'Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel au même titre que s'ils appartenaient à la compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL) et étant entendu, en outre, que le Gouvernement

¹ Voir p. 26 de ce volume.

du Danemark et la compagnie Det Danske Luftfartselskab (DDL) en assumeront alors l'entière responsabilité aux fins de l'Accord.

Je saisis, etc.

(Signé) A. SPORON-FIEDLER

Son Excellence Monsieur Bagher Kazemi
Ministre des affaires étrangères
Téhéran

II

MINISTÈRE IMPÉRIAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Téhéran, le 27 khordad 1330 (18 juin 1951)

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 I]

J'ai l'honneur de confirmer que la note de Votre Excellence reproduit bien les dispositions dont il a été convenu à cet égard.

Je saisis, etc.

(Signé) B. KAZEMI

Son Excellence Monsieur Axel C. F. Sporon-Fiedler
Ministre du Danemark
Téhéran

No. 3603

**CHINA
and
KOREA**

**Exchange of notes constituting a provisional air agreement.
Pusan, 1 March 1952**

**Exchange of notes constituting an agreement amending
and extending for a further period of one year,
until 31 August 1955, the above-mentioned Agreement.
Seoul, 24 and 30 August 1954**

Official texts: English and Chinese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**CHINE
et
CORÉE**

**Échange de notes constituant un accord aérien provisoire.
Pusan, 1^{er} mars 1952**

**Échange de notes constituant un accord modifiant et
prorogeant l'Accord susmentionné pour une nouvelle
période d'une année, prenant fin le 31 août 1955.
Séoul, 24 et 30 août 1954**

Textes officiels anglais et chinois.

Enregistrés par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

No. 3603. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING A PROVISIONAL AIR AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA. PUSAN, 1 MARCH 1952

I

Pusan, March 1, 1952

Excellency :

I have the honour to refer to the recent conversations between the representatives of this Ministry and the Embassy of the Republic of China in Korea regarding the opening-up of commercial air services between Korea and China, believing the maintenance of commercial air service to be in the best interests of the two countries. In the course of the conversations, the following understandings have been reached :

1. The Government of the Republic of Korea authorizes an airline to be designated by the Government of the Republic of China to operate a commercial air route between Taipei and Pusan via intermediate points. The Government of the Republic of China authorizes an airline to be designated by the Government of the Republic of Korea to operate a commercial air route between Pusan and Taipei via intermediate points.
2. The Government of the Republic of Korea agrees to grant permission to the airline to be designated by the Government of the Republic of China to extend its Taipei-Pusan route to Japan, with rights to take on passengers, mail and cargo for Japan, and discharge passengers, mail and cargo from Japan, in Pusan. The Government of the Republic of China agrees to grant permission to the airline to be designated by the Government of Republic of Korea to extend its Pusan-Taipei service to points outside the territories of China on a route to be agreed upon later, with similar rights to take on and to discharge passengers, mail and cargo in Taipei.
3. The two Governments undertake to apply, in connection with the services specified above, the principles set forth in the Convention on International Civil Aviation, signed in Chicago in 1944.²

I should be glad if you would confirm the foregoing understandings on behalf of the Government of the Republic of China. If these understandings are confirmed, the present Note and your confirming Note will constitute a provisional agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government

¹ Came into force on 1 March 1952, for a period of six months, by the exchange of the said notes. The validity of the Agreement was renewed for further six-month periods from 1 September 1952, by the exchange of notes of 22 and 27 August 1952, and from 1 March 1953, by the exchange of notes of 23, 27 and 28 February 1953. Its validity was subsequently renewed for a period of one year from 1 September 1953 by the exchange of notes of 31 August 1953.

² See footnote 1, p. 13 of this volume.

of the Republic of China. This provisional agreement will go into effect as from today's date, and will remain in force for a period of six months. Before the expiration of this period, this agreement may be renewed by a further exchange of diplomatic notes between the two Governments.

Accept, Mr. Ambassador, the renewed assurances of my highest consideration.

(Signed) YUNG TAI PYUN
Minister of Foreign Affairs

His Excellency Wang Tung-Yuan
Ambassador of the Republic of China
Pusan, Korea

II

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華民國駐韓大使王東原復韓國外務部部長卞榮泰照會

逕復者：接准

貴部長本日照會內開：

查本部代表近曾與

貴大使館代表就開闢韓國與中國間商業航空線一事，舉行商談，相信商業航空線之維持，對於兩國均有最大之裨益。在商談過程中，業經獲致下列諒解：

一．大韓民國政府准許中華民國政府所將指定之一航空機構在台北與釜山間經由中間站經營一商業航空線。中華民國政府准許大韓民國政府所將指定之一航空機構在釜山與台北間經由中間站經營一商業航空線。

二．大韓民國政府同意特准中華民國政府所將指定之該航空機構將其台北—釜山航空線延長至日本，並在釜山享有裝載旅客，郵件及貨物至日本及卸除來自日本之旅客，郵件及貨物之權利。中華民國政府同意特准大韓民國政府所將指定之該航空機構將其釜山—台北航空線延長至在此後雙方洽商同意之線上而在中國領土以外之地點，並在台北享有裝卸旅客，郵件及貨物之同樣權利。

三．兩國政府均擔允對上述航運事宜，一律適用一九四四年在芝加哥簽訂之國際民用航空公約所規定之各項原則。

本部長望

貴大使能代表中華民國政府證實上述諒解：此項諒解如荷證實，本照會與貴大使之復照即構成大韓民國政府及中華民國政府間之臨時協定。此項協定應自本日起生效，並將於六個月之期限內繼續有效。在此項期限屆滿前，本協定得另以兩國政府間之外交換文予以延續等由。

本大使茲謹證實：上引

貴部長來照內所記錄之大韓民國政府之諒解，亦即中華民國政府之諒解。

本大使順向
貴部長重表崇高之敬意
此致
大韓民國外務部部長卞榮泰閣下

王東原(簽字)

中華民國四十一年三月一日 於釜山

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

Pusan, March 1, 1952

Excellency :

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note of today's date reading as follows :

[See note I]

I have the honour to confirm that the understandings of the Government of the Republic of Korea embodied in Your Excellency's Note as quoted above are also the understandings of the Government of the Republic of China.

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

(Signed) WANG TUNG-YUAN

His Excellency Yung Tai Pyun
Minister of Foreign Affairs
Republic of Korea
Pusan

¹ Translation by the Government of the Republic of China.

² Traduction du Gouvernement de la République de Chine.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF KOREA AMENDING AND EXTENDING FOR A
FURTHER PERIOD OF ONE YEAR, UNTIL 31 AUGUST
1955, THE PROVISIONAL AIR AGREEMENT OF 1 MARCH
1952.² SEOUL, 24 AND 30 AUGUST 1954

I

Seoul, August 24, 1954

Excellency :

I have the honour to refer to the Provisional Air Transport Agreement² between the Government of the Republic of Korea and the Government of the Republic of China which will expire on August 31, 1954.

Being desirous of maintaining air transportation between our two countries, my Government wishes to propose that the validity of the said Agreement be extended for another period of one year until August 31, 1955 and, thereafter, for further successive periods of one year each unless either Government notifies the other three (3) months prior to the expiration of each period of one year, of its intention to terminate the said Agreement.

In this connection and upon the study made on your recent draft note, my Government wishes to propose that paragraphs 1 and 2 of the arrangements as set forth in the original Agreement be amended to read :

1. The Government of the Republic of Korea authorizes an airline to be designated by the Government of the Republic of China to operate a commercial air route between Taipei and Seoul via intermediate points outside the territories of Korea. The Government of the Republic of China authorizes an airline to be designated by the Government of the Republic of Korea to operate a commercial air route between Seoul and Taipei via intermediate points.
2. The Government of the Republic of Korea agrees to grant permission to the airline to be designated by the Government of the Republic of China to extend its Taipei-Seoul route to Japan, with rights to take on passengers, mail and cargo for Japan, and discharge passengers, mail and cargo from Japan, in Seoul. The Government of the Republic of China agrees to grant permission to the airline to be designated by the Government of the Republic of Korea to extend its Seoul-Taipei route to Hongkong, with similar rights to take on and to discharge passengers, mail and cargo for and from Hongkong, in Taipei.

¹ Came into force on 1 September 1954, in accordance with the terms of the said notes.

² See p. 36 of this volume.

If Your Excellency would confirm, on behalf of the Government of the Republic of China, the acceptance of the afore-mentioned proposals, this note and Your Excellency's confirming note shall constitute a further agreement between our two Governments.

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

(Signed) YUNG TAI PYUN
Minister of Foreign Affairs

His Excellency Wang Tung-Yuan
Ambassador of the Republic of China
Seoul, Korea

II

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華民國駐韓大使王東原復韓國外務部部長卞榮泰照會

逕復者：接准

閣下本年八月廿日照會內開：

查大韓民國政府與中華民國政府間之空運臨時協定，將於一九五四年八月三十一日滿期。

本國政府亟願維持兩國間之空中運輸，爰特建議將該協定之有效期間，續予延展一年至一九五五年八月三十一日止。嗣後並每次以一年為期，繼續延展。但任何一方政府得於每次一年之期屆滿三個月前通知對方政府，將該協定予以廢止。

關於此事，本國政府經研閱貴方近所備就之照會草案後，並願建議將原協定所訂辦法第一項及第二項予以修正如下：

一．大韓民國政府准許中華民國政府所指定之一航空機構，在台北與漢城間經由韓國領土以外之中間站經營一商業航線。中華民國政府准許大韓民國政府所指定之一航空機構，在漢城與台北經由中間站經營一商業航線。

二．大韓民國政府同意特准中華民國政府所指定之該航空機構，將其台北—漢城航線延長至日本，並在漢城享有裝載旅客，郵件及貨物至日本及卸除來自日本之旅客，郵件及貨物之權利。中華民國政府同意特准大韓民國政府所指定之該航空機構，將其漢城—台北航線延長至香港，並在台北享有裝卸往來香港之旅客，郵件及貨物之同樣權利。

如荷

閣下代表中華民國政府證實接受上述各項建議，本照會及

閣下作此證實之復照，即構成

貴我兩國政府間之另一協議等由。

本大使茲謹代表中華民國政府證實接受

閣下來照所述之各項建議。

本大使順向
閣下重表崇高之敬意
此致
大韓民國外務部部長卞榮泰閣下

王東原(簽字)

中華民國四十三年八月三十日 於漢城

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

Seoul, August 30, 1954

Excellency :

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note of August 24, 1954 reading as follows :

[See note I]

I have the honour to confirm, on behalf of the Government of the Republic of China, the acceptance of the proposals mentioned in Your Excellency's Note under reply.

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

(Signed) WANG TUNG-YUAN

His Excellency Dr. Yung Tai Pyun
Minister of Foreign Affairs
Republic of Korea
Seoul, Korea

¹ Translation by the Government of the Republic of China.

² Traduction du Gouvernement de la République de Chine.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 3603. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹
AÉRIEN PROVISOIRE ENTRE LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DE CHINE ET LE GOUVERNE-
MENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE. PUSAN,
1^{er} MARS 1952

I

Pusan, le 1^{er} mars 1952

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qui ont récemment eu lieu entre les représentants du Ministère des affaires étrangères et ceux de l'Ambassade de la République de Chine en Corée au sujet de l'établissement de services aériens commerciaux entre la Corée et la Chine, dont l'exploitation sera, j'en suis persuadé, avantageuse pour les deux pays. Ces entretiens ont abouti à l'accord ci-après :

1. Le Gouvernement de la République de Corée autorise une entreprise de transports aériens qui sera désignée par le Gouvernement de la République de Chine à exploiter un service commercial sur une route aérienne entre Taïpeh et Pusan, via des points intermédiaires. Le Gouvernement de la République de Chine autorise une entreprise de transports aériens qui sera désignée par le Gouvernement de la République de Corée à exploiter un service commercial sur une route aérienne entre Pusan et Taïpeh, via des points intermédiaires.
2. Le Gouvernement de la République de Corée accepte d'accorder à l'entreprise qui sera désignée par le Gouvernement de la République de Chine la permission de prolonger sa ligne Taïpeh-Pusan jusqu'au Japon, avec la faculté de charger et de décharger, à Pusan, des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance du Japon. Le Gouvernement de la République de Chine accepte d'accorder à l'entreprise qui sera désignée par le Gouvernement de la République de Corée la permission de prolonger sa ligne Pusan-Taïpeh vers des points situés hors des territoires de la Chine, sur une route dont il sera convenu ultérieurement, avec une faculté analogue de charger et de décharger des passagers, du courrier et des marchandises à Taïpeh.
3. Les deux Gouvernements s'engagent à appliquer aux services sus-indiqués les principes énoncés dans la Convention relative à l'aviation civile internationale, qui a été signée à Chicago en 1944².

¹ Entré en vigueur le 1^{er} mars 1952, pour une période de six mois, par l'échange desdites notes. La validité de l'Accord a été renouvelée pour de nouvelles périodes de six mois, à partir du 1^{er} septembre 1952 par l'échange de notes en dates des 22 et 27 août 1952, et à partir du 1^{er} mars 1953 par l'échange de notes en dates des 23, 27 et 28 février 1953. Elle a été ultérieurement renouvelée pour une période d'un an, à compter du 1^{er} septembre 1953, par l'échange de notes du 31 août 1953.

² Voir note 2, p. 26 de ce volume.

Je saurais gré à Votre Excellence de bien vouloir confirmer l'accord ci-dessus au nom du Gouvernement de la République de Chine, auquel cas la présente note et la note confirmative de Votre Excellence constitueront un accord provisoire entre le Gouvernement de la République de Corée et le Gouvernement de la République de Chine. Cet accord provisoire entrera en vigueur à la date de ce jour et demeurera en vigueur pendant une période de six mois. Avant l'expiration de cette période, l'accord pourra être prorogé au moyen d'un nouvel échange de notes diplomatiques entre les deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

(Signé) YUNG TAI PYUN
Ministre des affaires étrangères

Son Excellence Monsieur Wang Tung-Yuan
Ambassadeur de la République de Chine
Pusan (Corée)

II

Pusan, le 1^{er} mars 1952

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 I]

J'ai l'honneur de confirmer que les clauses approuvées par le Gouvernement de la République de Corée, telles qu'elles sont énoncées dans la note de Votre Excellence reproduite ci-dessus, sont également approuvées par le Gouvernement de la République de Chine.

Je saisis, etc.

(Signé) WANG TUNG-YUAN

Son Excellence Monsieur Yung Tai Pyun
Ministre des affaires étrangères
de la République de Corée
Pusan

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CHINE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE
CORÉE MODIFIANT ET PROROGÉANT L'ACCORD
AÉRIEN PROVISOIRE DU 1^{er} MARS 1952² POUR UNE
NOUVELLE PÉRIODE D'UNE ANNÉE, PRENANT FIN
LE 31 AOÛT 1955. SÉOUL, 24 ET 30 AOÛT 1954

I

Séoul, le 24 août 1954

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord² provisoire relatif aux transports aériens conclu entre le Gouvernement de la République de Corée et le Gouvernement de la République de Chine, qui doit venir à expiration le 31 août 1954.

Mon Gouvernement, qui est désireux d'assurer la continuation des transports aériens entre nos deux pays, propose de prolonger la validité dudit Accord pour une nouvelle période d'un an, jusqu'au 31 août 1955, et par la suite pour de nouvelles périodes successives d'un an chacune, à moins que l'un des deux Gouvernements ne notifie à l'autre, trois (3) mois avant la fin de chacune des périodes annuelles, son intention de mettre fin à cet Accord.

A ce propos et après avoir étudié le récent projet de note de Votre Excellence, mon Gouvernement propose de modifier comme suit les paragraphes 1 et 2 du texte initial de l'Accord :

1. Le Gouvernement de la République de Corée autorise une entreprise de transports aériens qui sera désignée par le Gouvernement de la République de Chine à exploiter un service commercial sur une route aérienne entre Taïpeh et Séoul, via des points intermédiaires situés hors des territoires de la Corée. Le Gouvernement de la République de Chine autorise une entreprise de transports aériens qui sera désignée par le Gouvernement de la République de Corée à exploiter un service commercial sur une route aérienne entre Séoul et Taïpeh, via des points intermédiaires.
2. Le Gouvernement de la République de Corée accepte d'accorder à l'entreprise qui sera désignée par le Gouvernement de la République de Chine la permission de prolonger sa ligne Taïpeh-Séoul jusqu'au Japon, avec la faculté de charger et de décharger, à Séoul, des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance du Japon. Le Gouvernement de la République de Chine accepte d'accorder à l'entreprise qui sera désignée par le Gouvernement de la République de Corée la permission de prolonger sa ligne Séoul-Taïpeh jusqu'à Hong-kong, avec une faculté analogue de

¹ Entré en vigueur le 1^{er} septembre 1954, conformément aux dispositions desdites notes.

² Voir p. 44 de ce volume.

charger et de décharger, à Taïpeh, des passagers, du courrier et des marchandises à destination ou en provenance de Hong-Kong.

Si Votre Excellence veut bien confirmer, au nom du Gouvernement de la République de Chine, que celui-ci accepte les propositions ci-dessus, la présente note et la note confirmative de Votre Excellence constitueront un nouvel accord entre nos deux Gouvernements.

Je saisis, etc.

(Signé) YUNG TAI PYUN
Ministre des affaires étrangères

Son Excellence Monsieur Wang Tung-Yuan
Ambassadeur de la République de Chine
Séoul (Corée)

II

Séoul, le 30 août 1954

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date du 24 août 1954, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de confirmer, au nom du Gouvernement de la République de Chine, que celui-ci accepte les propositions formulées dans la note précitée de Votre Excellence.

Je saisis, etc.

(Signé) WANG TUNG-YUAN

Son Excellence Monsieur Yung Tai Pyun
Ministre des affaires étrangères
de la République de Corée
Séoul (Corée)

No. 3604

**NETHERLANDS
and
PERU**

**Bilateral Air Transport Agreement (with annex). Signed
at Lima, on 22 September 1952**

Official texts: Dutch and Spanish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**PAYS-BAS
et
PÉROU**

**Accord bilatéral relatif aux transports aériens (avec annexe).
Signé à Lima, le 22 septembre 1952**

Textes officiels néerlandais et espagnol.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

No. 3604. BILATERALE OVEREENKOMST INZAKE LUCHT-
VERVOER TUSSEN DE REGERING VAN HET KO-
NINKRIJK DER NEDERLANDEN EN DE REGERING
VAN DE REPUBLIEK PERU

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Peru, bezielde door de wens het burgerlijke en commerciële luchtvervoer tussen haar onderscheiden grondgebieden te bevorderen, en gelet op de aanbeveling, uitgesproken door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Conferentie, in vergadering bijeen te Chicago van 1 November tot 7 December 1944, welke aanbeveling is vervat in resolutie VIII van 7 December 1944 en welke aanbeveelt om de grootst mogelijke eenvormigheid te verkrijgen tussen de Overeenkomsten inzake de luchtdiensten, welke de Staten overkomen, hebben besloten de volgende bilaterale Overeenkomst inzake luchtvervoer te sluiten, welke de geregelde luchtdiensten omvat, welke in het hiernavolgende zijn omschreven, en welke door de volgende bepalingen zal worden beheerst :

Artikel I

DEFINITIES

Met betrekking tot deze Overeenkomst zullen de uitdrukkingen, welke hieronder worden omschreven, de betekenis hebben, welke in dit Artikel blijkt, behalve wanneer in de tekst van de Overeenkomst uitdrukkelijk anders is vermeld.

a. De uitdrukking „luchtvaartautoriteiten” zal betekenen in het geval van Nederland, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst of ieder persoon of bureau, behoorlijk gemachtigd om zijn functies te vervullen en in het geval van Peru, het Ministerie van Luchtvaart of ieder lichaam, behoorlijk gemachtigd om de daardoor uitgeoefende functies te vervullen.

b. De uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij” zal betekenen die luchtvaartmaatschappij, waarvan de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen schriftelijk aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij hebben medegedeeld, dat zij aangewezen is overeenkomstig Artikel 3 van deze Overeenkomst, om elk van de routes, vermeld in die mededeling, te exploiteren.

c. De uitdrukking „grondgebied” zal de betekenis hebben, welke daar aan gegeven wordt in Artikel 2 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, getekend te Cllicago op 7 December 1944.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Nº 3604. ACUERDO BILATERAL SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE LOS PAISES BAJOS Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DEL PERU. FIRMADO EN LIMA, EL 22 DE SETIEMBRE DE 1952

El Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de la República del Perú, en el deseo de estimular el transporte aéreo civil y comercial entre sus respectivos territorios, y siguiendo la recomendación formulada por la Conferencia Internacional de Aviación Civil, reunida en Chicago el 1º de Noviembre al 7 de Diciembre de 1944, contenida en la Resolución VIII de fecha 7 de Diciembre de 1944, que aconseja obtener el mayor grado de uniformidad posible en los Tratados relativos a los servicios aéreos que acuerden los Estados, han decidido el siguiente Acuerdo Bilateral sobre Transporte Aéreo, que comprende los servicios aéreos de itinerario que a continuación se describen y que será regido por las siguientes estipulaciones :

Artículo I

DEFINICIONES

Para los fines del presente Acuerdo, las expresiones que a continuación se describen, tendrán el significado que en este artículo aparece, salvo que en el texto del Acuerdo se definan específicamente de modo distinto.

(a) El término « Autoridades Aeronáuticas » significará en el caso de los Países Bajos, el Director General de Aeronáutica Civil y cualquier persona o Agencia debidamente autorizada para ejercer sus funciones ; y en el caso del Perú, el Ministerio de Aeronáutica o cualquier organismo debidamente autorizado para cumplir las funciones ejercidas por ésta.

(b) El término « Línea Aérea designada » significará aquella línea aérea que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contractantes haya comunicado por escrito a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contractante, que ha sido designada de conformidad con el artículo 3.º del presente Acuerdo, para operar sobre cada una de las rutas especificadas en aquella comunicación.

(c) El término « territorio » tendrá el significado que se le asigna en el artículo 2.º de la Convención de Aeronavegación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944.

d. De definities vervat in de leden *a*, *b* en *d* van Artikel 96 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart op 7 December 1944 te Chicago gesloten, zullen op deze Overeenkomst van toepassing zijn.

e. De uitdrukking „verkeersbehoeften” zal betekenen de vraag naar vervoer van passagiers, vracht en/of post tussen punten op de route of routes, verleend aan elke Overeenkomstsluitende Partij.

f. De uitdrukking „capaciteit” zal betekenen de ruimte van een luchtvaartuig, bestemd om te voldoen aan de verkeersbehoeften van passagiers, vracht en/of post.

g. De uitdrukking „luchtroute” zal betekenen de vastgestelde route, te volgen door een luchtvaartuig, dat een regelmatige dienst uitvoert voor het openbaar vervoer van passagiers, vracht en/of post.

Artikel II

Beide Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar wederkerig de rechten, opgesomd in de Bijlage bij deze Overeenkomst, in de mate, zoals in die Bijlage omschreven, teneinde internationale luchtroutes en -diensten van commerciële aard tussen hun onderscheiden grondgebieden in te stellen.

Artikel III

a. De luchtdiensten, omschreven in de Bijlage, mogen onmiddellijk dan wel op een latere datum worden ingesteld, naar keuze van de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten worden verleend; doch deze diensten zullen niet mogen worden geopend:

1. voor dat de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten zijn verleend, een luchtvaartmaatschappij van haar nationaliteit heeft aangewezen voor de route of routes, welke worden vastgesteld in de Bijlage, noch

2. voordat de Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, de passende exploitatievergunning aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft verleend, hetgeen zij, behoudens de bepalingen, vervat in lid *b* van dit Artikel en in Artikel VII onverwijld zal doen.

b. De door een der Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij zal de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij, welke de rechten verleent, moeten aantonen, dat zij in staat is te voldoen aan de eisen, gesteld door de wetten, reglementen en voorschriften, welke normaal door deze autoriteiten ten aanzien van de exploitatie van commercieel luchtvervoer worden toegepast.

c. Wanneer het zones betreft, welke militair bezet zijn of welke verband houden met militaire eisen, zal de opening van de diensten afhankelijk zijn van de goedkeuring van de bevoegde militaire autoriteiten van het betrokken land.

(d) Las definiciones contenidas en los párrafos (a) (b) y (d) del artículo 96 de la Convención de Aeronavegación Civil firmado en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, serán aplicables al presente Acuerdo.

(e) La expresión « necesidades del tráfico » significará la demanda de tráfico de pasajeros, carga y/o correo, entre cualquiera de los puntos de la o las rutas concedidas a cada Estado Contratante.

(f) La expresión « capacidad » significará el espacio de una aeronave destinado a satisfacer las demandas de tráfico de pasajeros, carga y/o correo.

(g) La expresión « ruta aérea » significará el itinerario fijo seguido por una aeronave que presta un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga y/o correo.

Artículo II

Ambas Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el Anexo a de este Acuerdo, en la medida que en dicho Anexo se describen, con el propósito de establecer rutas y servicios aéreos internacionales de carácter comercial entre sus respectivos territorios.

Artículo III

(a) Los servicios aéreos descritos en el Anexo, podrán inaugurarse inmediatamente, o en fecha posterior, a opción de la Parte Contratante a la que se concede los derechos ; pero dichos servicios no podrán iniciarse :

1º. Antes que la Parte Contratante a la que se le haya concedido dichos derechos, haya designado una Línea Aérea de su nacionalidad para la ruta o rutas que se determinan en el Anexo, ni

2º. Antes que la Parte Contratante que otorga los derechos haya expedido el correspondiente Permiso de Operaciones a la Línea Aérea designada, lo que a reserva de las disposiciones contenidas en el inciso (b) de este artículo y en el artículo VII deberá efectuar sin demora.

(b) La Línea Aérea designada por una de las Partes Contratantes, deberá comprobar ante las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que otorga los derechos, que esté en condiciones de cumplir los requisitos señalados por las leyes, reglamentos y regulaciones aplicadas normalmente por dichas Autoridades a las operaciones de transporte aerocomercial.

(c) Cuando se trate de zonas bajo ocupación militar o relacionadas con las necesidades militares, la inauguración de los servicios estará sujeta a la aprobación de las Autoridades militares competentes del país concerniente.

Artikel IV

Teneinde discriminerende praktijken te voorkomen en gelijkheid van behandeling te verzekeren, komen beide Overeenkomstsluitende Partijen overeen, dat :

a. Iedere Overeenkomstsluitende Partij voor het gebruik van luchthavens en andere installaties billijke en redelijke kosten zal kunnen opleggen of doen opleggen. Beide Overeenkomstsluitende Partijen komen echter overeen, dat die kosten niet hoger zullen zijn dan die, welke haar nationale luchtvaartuigen, die gebruikt worden voor soortgelijke internationale diensten, voor het gebruik van die luchthavens en installaties betalen.

b. De motorbrandstoffen, smeeroliën en reservedelen, ingevoerd of aan boord genomen in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij, voor het uitsluitende gebruik door luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, voor wat betreft het heffen van douanerechten, inspectiekosten of andere soortgelijke nationale rechten en lasten van de Overeenkomstsluitende Partij, in het grondgebied waarvan ze worden ingevoerd, dezelfde behandeling zullen genieten als die, welke wordt toegepast op de motorbrandstoffen, smeeroliën en reservedelen, welke bestemd zijn voor gebruik van de nationale luchtvaartmaatschappijen en de luchtvaartmaatschappijen van de meest begunstigde natie.

c. De luchtvaartuigen, motorbrandstoffen, smeeroliën, reservedelen, gewone uitrustingsstukken en voorraden, welke zich aan boord bevinden van de burgerluchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, welke gemachtigd is om de routes en diensten, omschreven in de Bijlage, te exploiteren, bij binnenkomst in of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, vrijgesteld zullen zijn van douanediensden, heffingen en inspectiekosten of rechten of soortgelijke lasten, zelfs indien zodanige voorraden worden gebruikt of verbruikt door die luchtvaartuigen gedurende vluchten boven dat grondgebied.

d. De artikelen, vrijgesteld volgens het vorige lid, slechts gelost zullen mogen worden met toestemming van de douane-autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en, indien zij weer uitgevoerd moeten worden, zij tot wederuitvoer onder het toezicht van die autoriteiten zullen blijven.

Artikel V

De bewijzen van luchtwaardigheid en de bewijzen van bevoegdheid, uitgereikt of geldig verklaard door een van de Overeenkomstsluitende Partijen, zullen door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de exploitatie van in de Bijlage omschreven routes en diensten als geldig worden erkend zonder afbreuk te doen aan de rechten van inschrijving of registratie, welke voor de erkenning van die geldigheid vereist kunnen zijn. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar eigen grondgebied

Artículo IV

Con el fin de evitar prácticas discriminatorias y de asegurar igualdad de tratamiento, ambas Partes Contractantes convienen en que :

(a) Cada Parte Contratante podrá imponer o permitirá que se impongan derechos justos y razonables por el uso de aeropuertos y otras instalaciones. Ambas Partes Contractantes convienen sin embargo en que dichos derechos no serán más elevados que los que pagarían sus aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares por el uso de dichos aeropuertos é instalaciones.

(b) Los combustibles, aceites lubricantes y repuestos introducidos o puestos a bordo en el territorio de una Parte Contratante para el uso exclusivo de las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, gozarán con respecto a la imposición de derechos aduaneros, derechos de inspección o derechos nacionales ó gravámenes análogos de la Parte Contratante en cuyo territorio se introducen, el mismo tratamiento que se aplica a los combustibles, aceites lubricantes y repuestos destinados al uso de las líneas aéreas nacionales y de las líneas aéreas de la nación más favorecida.

(c) Las aeronaves, el combustible, aceites lubricantes, repuestos, equipos normales y el abastecimiento que se lleva a bordo de las aeronaves civiles de la línea aérea de una Parte Contratante autorizada a explotar las rutas y servicios descritos en el Anexo, estarán, al llegar o salir del territorio de la otra Parte Contratante, exentos de derechos aduaneros, impuestos é inspecciones o derechos o gravámenes similares, aunque tales suministros sean usados o consumidos por tales aeronaves en vuelos sobre ese territorio.

(d) Los artículos exceptuados de conformidad con el inciso anterior, podrán ser desembarcados solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante, y si deben ser reexportados, deberán mantenerse bajo vigilancia de dichas autoridades hasta su reexportación.

Artículo V

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia, y las licencias expedidas o revalidadas por una de las Partes Contractantes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de la explotación de las rutas y servicios descritos en el Anexo, sin perjuicio de los derechos de inscripción o registro que puedan ser necesarios para el reconocimiento de dicha validez. Sin embargo cada una de las Partes Contractantes se reserva el derecho de no aceptar el reconocimiento de certificados de competencia y licencias otorgados

de erkenning van bewijzen van bevoegdheid door een andere Staat aan haar eigen onderdanen uitgereikt, te weigeren.

Artikel VI

a. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst in of het vertrek uit haar grondgebied van de luchtvaartuigen, bestemd voor de internationale luchtvaart of die betreffende de exploitatie van en het vliegen met die luchtvaartuigen binnen dat grondgebied, zullen zonder onderscheid van nationaliteit van toepassing zijn op de luchtvaartuigen, welke door de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, worden gebruikt en zullen worden in acht genomen en nageleefd door de genoemde luchtvaartuigen bij binnenkomst in of vertrek uit het grondgebied van eerstgenoemde Partij of terwijl zij zich binnen het grondgebied bevinden.

b. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de binnenkomst in of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht van de luchtvaartuigen, zoals de voorschriften betreffende de binnenkomst, afhandeling, immigratie, paspoorten, douane, quarantaine en dergelijke zullen door de passagiers, bemanning en vracht van luchtvaartuigen in gebruik bij de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, of namens hen in acht genomen en nageleefd worden, zowel bij binnenkomst als vertrek of terwijl zij vertoeven binnen het grondgebied van eerstgenoemde der Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel VII

Beide Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich wederkerig het recht voor de uitoefening van de rechten, vermeld in de Bijlage bij deze Overeenkomst en verleend aan een luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, te weigeren of te doen eindigen, wanneer het overwegende eigendomsrecht en de daadwerkelijke leiding van die luchtvaartmaatschappij niet berust bij personen, die de nationaliteit van de andere Overeenkomstsluitende Partij hebben. Dit zelfde voorbehoud geldt, wanneer de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, de wetten en voorschriften van Overheidswege van de andere Overeenkomstsluitende Partij, bedoeld in het vorige Artikel, niet in acht neemt of de verplichtingen, vervat in deze Overeenkomst of haar Bijlage, niet nakomt.

Artikel VIII

Deze Overeenkomst en de contracten en vergunningen, welke daarop betrekking hebben, zullen bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie worden geregistreerd.

a sus propios nacionales, por otro Estado, para los efectos de vuelo sobre su propio territorio.

Artículo VI

(a) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante, relativos a la entrada o salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o a las concernientes a las operaciones y navegación de dichas aeronaves dentro del territorio, serán aplicadas a las aeronaves utilizadas por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante sin distinción de nacionalidad, y serán observadas y cumplidas por las mencionadas aeronaves al ingresar, o abandonar el territorio de la primera o mientras se encuentran en él.

(b) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos al ingreso o salida de su territorio, de pasajeros, tripulación o carga de las aeronaves, como son los reglamentos relativos al ingreso, despacho, inmigración, pasaportes, aduana, cuarentena y similares, serán observadas y cumplidas por los pasajeros, tripulación y cargamento de las aeronaves utilizadas por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante o en representación de ellos, tanto a la entrada como a la salida o mientras permanezcan en el territorio de la primera de las Partes Contratantes.

Artículo VII

Ambas Partes Contratantes se reservan recíprocamente el derecho de rehusar o revocar el ejercicio de los derechos especificados en el Anexo a este Acuerdo y otorgado a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante, cuando la propiedad sustancial y el control efectivo de tal línea no radique en personas de nacionalidad de la otra Parte Contratante. Esta misma reserva procede, en el caso de que la línea aérea designada por la otra Parte Contratante no observara las leyes y reglamentos de la jurisdicción de la otra Parte Contratante al que se refiere el artículo anterior, o no cumpliera las obligaciones contraídas bajo el presente Acuerdo o su Anexo.

Artículo VIII

El presente Acuerdo y los contratos y concesiones con él relacionado, será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artikel IX

De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zullen met elkaar overleg plegen, op ieder tijdstip dat een van hen daartoe de wens te kennen geeft, ten einde te bepalen, of een of meerdere bepalingen van de Bijlage bij deze Overeenkomst dienen te worden gewijzigd en zij zullen evenzo overleg plegen ten einde te bepalen, of de beginselen, neergelegd in deze Overeenkomst en haar Bijlage, door de luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door de Regeringen van de beide Overeenkomstsluitende Partijen, worden nageleefd. Het vermelde overleg zal aanvangen binnen negentig dagen nadat een Overeenkomstsluitende Partij het verzoek tot overleg doet. In geval het overleg leidt tot overeenstemming om bepalingen van de Bijlage te wijzigen zullen die wijzigingen van kracht worden door een rechtstreeks accoord tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en zullen zij worden bevestigd door een uitwisseling van diplomatieke nota's.

Artikel X

Elk geschil tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst zullen deze Overeenkomstsluitende Partijen trachten op te lossen door middel van onderlinge besprekingen. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen het geschil niet door middel van dergelijke besprekingen kunnen oplossen :

a. zullen zij het geschil kunnen onderwerpen aan de scheidsrechterlijke uitspraak van enig persoon, lichaam of tribunaal, bij accoord tussen beide Partijen aangewezen, welk accoord zal omvatten de aanwijzing van de scheidsrechter of het scheidsgerecht, de aangelegenheid waaromtrent een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verlangd en de toe te passen scheidsrechterlijke procedure ; of

b. indien de Partijen geen overeenstemming bereiken over enige van de vorige punten of indien zij, na overeengekomen te zijn het geschil voor te leggen aan een scheidsgerecht, geen overeenstemming kunnen bereiken betreffende de samenstelling daarvan, kan elk van hen het geschil ter beslissing voorleggen aan een bevoegd tribunaal, hetwelk in de toekomst in het kader van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie zou kunnen worden opgericht of, indien een dergelijk tribunaal niet bestaat aan de Raad van die Organisatie

De Overeenkomstsluitende Partijen zullen de uitspraak, welke overeenkomstig dit Artikel gegeven wordt, nakomen. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen of een, door een van hen aangewezen, luchtvaartmaatschappij zich niet zou houden aan een uitspraak, gegeven overeenkomstig dit Artikel, zal de andere Overeenkomstsluitende Partij ieder recht, verleend krachtens deze Overeenkomst aan de Overeenkomstsluitende Partij of aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij, die in overtreding is, kunnen beperken, opschorten of intrekken.

Artículo IX

Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán mutuamente en cualquier momento a solicitud de cualquiera de ellas para determinar si se considera conveniente modificar una o varias disposiciones del Anexo al presente Acuerdo, y se consultarán asimismo para determinar si los principios expuestos en este Acuerdo y su Anexo son cumplidos por las líneas aéreas designadas por los Gobiernos de ambas Partes Contratantes. Las consultas mencionadas se iniciarán dentro de los noventa días siguientes al pedido de la Parte Contratante que la formule.

En caso de que de las consultas surgiera un Acuerdo para modificar disposiciones al Anexo, dichas modificaciones serán efectuadas mediante arreglos directos entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes y serán confirmadas por un cambio de notas diplomáticas.

Artículo X

Cualquier desacuerdo entre las Partes Contratantes relativo a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se tratará de solucionar por las mismas Partes Contratantes mediante negociaciones entre ellas. Si las Partes Contratantes no solucionan el desacuerdo en tales negociaciones :

(a) Podrán someter el desacuerdo a decisión arbitral de cualquier persona, entidad o tribunal designado por Convenio de ambas Partes, Convenio que contendrá la designación del árbitro o tribunal arbitral, la materia a arbitrar y el procedimiento arbitral pertinente ; o

(b) Si las Partes no se hallan de acuerdo en algunos de los puntos anteriores, o si habiendo convenido en el sometimiento a un tribunal arbitral no logran ponerse de acuerdo respecto a su composición, cualquiera de ellas puede someter el desacuerdo a la decisión de cualquier tribunal competente que pueda ser establecido en el futuro dentro de la Organización de Aviación Civil Internacional o si no existiese tal tribunal al Consejo de dicha Organización.

Las Partes Contratantes cumplirán la decisión dada conforme a este artículo.

Si cualquiera las Partes Contratantes o una línea aérea designada por una de ellas no cumpliera con una decisión dada conforme a este artículo la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho otorgado en virtud del presente Acuerdo a la Parte Contratante o a la línea aérea designada que se hallen en tal falta.

Artikel XI

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen zal te allen tijde, wanneer zij deze Overeenkomst voor geëindigd wenst te verklaren, aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een bericht van opzegging kunnen zenden, waarvan tegelijkertijd aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie mededeling moet worden gedaan. Indien besloten wordt aldus te handelen, zal deze Overeenkomst ophouden van kracht te zijn twaalf maanden na de datum, waarop de andere Overeenkomstsluitende Partij het bericht van opzegging heeft ontvangen, tenzij dit wordt ingetrokken met wederzijds goedvinden vóór de aangegeven termijn is verlopen. Indien de Overeenkomstsluitende Partij, waaraan dit bericht gestuurd is, in gebreke blijft de ontvangst te bevestigen, zal aangenomen worden, dat het bericht is ontvangen veertien dagen nadat het ter kennis is gekomen van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Artikel XII

Deze Overeenkomst zal voorlopig in werking treden zodra zij zal zijn ondertekend en definitief van kracht worden wanneer zij zal zijn goedgekeurd en bekrachtigd overeenkomstig de binnenlandse wetgeving van elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende Gevolmachtigden, behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend en van hun zegel voorzien.

GEDAAN te Lima, de 22^{ste} September 1952, in tweevoud in de Spaanse en Nederlandse taal, beide teksten gelijkelijk authentiek zijnde.

(w.g.) Ricardo Rivera SCHREIBER
Ministro de Relaciones Exteriores

(w.g.) Lodewijk A. GASTMANN
E. E. y Ministro Plenipotenciario de los Países Bajos

BIJLAGE

1. De Regering van de Republiek Peru verleent aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het recht een luchtvervoersdienst in en over haar grondgebied in te stellen door middel van een luchtvaartmaatschappij van Nederlandse nationaliteit, welke door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zal worden aangewezen, volgens de routes, omschreven in Tabel I.

2. De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden verleent aan de Regering van de Republiek Peru het recht een luchtvervoersdienst in en over haar grondgebied in te

Artículo XI

Cualquiera de ambas Partes Contratantes podrá en todo momento, cuando desee dar por terminado el presente Acuerdo, dar a la otra Parte Contratante un aviso de desahucio, el que deberá comunicarse, simultáneamente, a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Si se decide proceder de esta manera, el presente Acuerdo cesará de ser efectivo doce meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido el aviso de desahucio, a menos que sea retirado mediante Acuerdo mutuo antes de la expiración del plazo indicado. A falta de acuse de recibo de la Parte Contratante a la que dicho aviso va dirigido se considerará que el aviso ha sido recibido catorce días después de haber llegado a conocimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo XII

El presente Acuerdo entrará en vigor provisionalmente tan pronto haya sido firmado, y definitivamente, en oportunidad de ser aprobado y ratificado en conformidad con la legislación interna de cada una de las Partes Contratantes.

EN FÉ DE LO CUAL los Plenipotenciarios infrascritos debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, firman el presente Acuerdo y ponen su sello.

HECHO en Lima a los vientos días del mes de Setiembre de mil novecientos cincuentidos, en doble ejemplar en los idiomas Castellano y Holandés igualmente válidos.

(Firmado) Ricardo RIVERA SCHREIBER
Ministro de Relaciones Exteriores

(Firmado) Lodewijk A. GASTMANN
E. E. y Ministro Plenipotenciario de los Países Bajos

A N E X O

(1) El Gobierno de la República del Perú otorga al Gobierno del Reino de los Países Bajos, el derecho de realizar un servicio de transporte aéreo en y sobre su territorio por una línea aérea de nacionalidad Holandesa que será designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos, para las rutas especificadas en el Plan I.

(2) El Gobierno del Reino de los Países Bajos otorga al Gobierno de la República del Perú el derecho de realizar un servicio de transporte aéreo en y sobre su territorio por una

stellen door middel van een luchtvaartmaatschappij van Peruviaanse nationaliteit, welke door de Regering van de Republiek Peru zal worden aangewezen, volgend de routes, omschreven in Tabel II.

3. De luchtvaartmaatschappij, aangewezen door een Overeenkomstsluitende Partij, overeenkomstig de bepalingen, vervat in de Overeenkomst, zal op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht genieten om over te vliegen, om technische landingen te verrichten en om passagiers, post en vracht in internationaal verkeer op te nemen en af te zetten op elk van de routes, aangegeven in de onderscheidene Tabellen, uitgezonderd het recht tot cabotage of commercieel binnenlands verkeer.

4. Bij de exploitatie door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zal op de gemeenschappelijke gedeelten van de in deze Bijlage omschreven routes rekening gehouden worden met de belangen van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, teneinde hun wederzijdse diensten niet onredelijk te beïnvloeden en hun wederzijdse belangen te beschermen.

5. De luchtvervoerdiensten, welke de luchtvaartmaatschappijen van beide landen onderhouden, moeten nauw verband houden met de behoeften van het publiek aan en de vraag naar die diensten.

6. De luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig de Overeenkomst en de Bijlage aangewezen, zullen er naar streven, dat het eerste doel van hun diensten zal zijn het verschaffen van een capaciteit, voldoende voor de verkeersbehoefte tussen het grondgebied van het land, waartoe de luchtvaartmaatschappij behoort en het grondgebied van het land, waarvoor het verkeer is bestemd.

7. Het recht van een door een van beide landen aangewezen luchtvaartmaatschappij om op punten van het grondgebied van het andere land passagiers, vracht en post van internationale aard, bestemd voor derde landen of daarvan afkomstig, op te nemen of af te zetten op een of meerdere punten van de in de aangehechte Route-tabellen vermelde punten, zal worden uitgeoefend overeenkomstig de algemene beginselen van luchtverkeer, welke beide Regeringen erkennen, toegepast op een vooruitstrevende wijze en zal onderworpen zijn aan het algemene beginsel, dat de luchtvaartmaatschappijen ernaar moeten streven, dat hun capaciteit verband houdt met :

1. de verkeersbehoefte tussen het land van oorsprong en de landen van bestemming ;
2. de eisen, welke de exploitatie van doorgaande luchtlijnen stelt ;
3. de verkeersbehoefte van het gebied, waarover de luchtlijn voert, nadat rekening gehouden is met locale en regionale diensten.

8. De te heffen tarieven op elk van de overeengekomen diensten zullen op redelijke hoogten worden vastgesteld, waarbij rekening gehouden zal worden met terzake dienende factoren, zoals economische exploitatie, redelijke winst, verschillen in de hoedanigheden van de dienst en met de tarieven, welke door andere luchtvaartmaatschappijen op enig deel van de route worden berekend. Deze tarieven zullen overeenkomstig de volgende bepalingen worden vastgesteld. De tarieven zullen, indien mogelijk, voor iedere route overeenkomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Een zodanige overeenkomst zal gebaseerd zijn op het tariefensysteem van de Internationale Luchtvervoer Vereniging. Van de aldus overeengekomen tarieven moet kennis gegeven worden aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen. Wanneer de luchtvaartmaatschappijen geen overeenstemming omtrent de tarieven kunnen bereiken of indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen daartegen

línea aérea de nacionalidad Peruana, que será designada por el Gobierno de la República del Perú, para las rutas especificadas en el Plan II.

(3) La línea aérea designada por una Parte contratante de conformidad con las disposiciones especificadas en el Acuerdo, gozará en el territorio de la otra Parte Contratante, de los derechos de tránsito, de parada técnica y de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga en tráfico internacional, en cada una de las rutas señaladas en los Planes respectivos, exceptuándose el derecho de cabotaje o de tráfico comercial interno.

(4) Para la operación de las líneas aéreas designadas, en las secciones comunes de las rutas descritas en este anexo, se tomarán en consideración los intereses de la línea aérea de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios respectivos y en resguardo de sus intereses recíprocos.

(5) Los servicios de Transporte Aéreo que efectúen las líneas aéreas de ambos países deberán guardar una estrecha relación con las necesidades y exigencias del público en cuanto a dichos servicios.

(6) Las líneas aéreas designadas de conformidad con el Acuerdo y su Anexo tratarán de que el principal objetivo de sus servicios sea proporcionar adecuada capacidad a las demandas del tráfico entre el territorio del país al que pertenece la línea aérea y el territorio de aquel país al que está destinado el tráfico.

(7) El derecho de una línea aérea designada por cualquiera de ambos países para embarear o desembarcar en puntos del territorio del otro país pasajeros, carga y correo de carácter internacional con destino a terceros países o provenientes de ellos, en uno o en varios puntos de las rutas especificadas en los Planes de ruta adjuntos, se ejercerá de conformidad con los principios generales del tráfico aéreo que ambos Gobiernos reconocen dentro de un orden progresivo de aplicación, y estará sujeto al principio general de que las líneas aéreas deben tratar de que su capacidad guarde relación con :

- 1.º Las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países de destino.
- 2.º Las necesidades inherentes a las líneas que operan a través de varios países.
- 3.º Las necesidades del tráfico de la zona que atraviesa la línea aérea después de tomar en cuenta los servicios locales y regionales.

(8) Las tarifas a cobrarse en cualquiera de los servicios acordados serán fijadas a niveles razonables, teniendo en cuenta factores pertinentes tales como economía de la operación, utilidad razonable, diferencia de características del servicio, y las tarifas cobradas por otras líneas aéreas en cualquier parte de la ruta.

Estas tarifas se determinarán de acuerdo con las siguientes disposiciones.

Las tarifas si es posibles serán acordadas con respecto a cada ruta entre las líneas aéreas designadas.

Tal acuerdo se basará en sistema para tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

Las tarifas así acordadas deberán ponerse en conocimiento de las autoridades Aero-náuticas de ambas Partes Contratantes.

bezwaar hebben, zullen de luchtvaartautoriteiten van de Republiek Peru en van het Koninkrijk der Nederlanden trachten deze in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

Indien de Overeenkomstsluitende Partijen niet tot overeenstemming komen, zal de aangelegenheid, overeenkomstig het bepaalde in Artikel X van deze Overeenkomst, aan een scheidsrechterlijke uitspraak worden onderworpen.

TABEL I

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden

Van Nederland naar :

1. Curaçao en/of Aruba via punten in Venezuela, Colombia en Ecuador naar Lima en andere nader overeen te komen punten in Peru en naar verder dan Peru liggende punten in beide richtingen.

2. Suriname via punten in Venezuela, Colombia, Ecuador naar Lima en andere nader overeen te komen punten in Peru en verder liggende punten in beide richtingen.

Elk van de punten, vermeld in de omschreven routes van deze Tabel, zal op een of alle vluchten naar verkiezing van de aangewezen luchtvaartmaatschappij kunnen worden overgeslagen.

TABEL II

Routes te exploiteren door de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de Regering van de Republiek Peru

1. Van Lima via punten in Ecuador, Colombia, Panama, Cuba en/of Venezuela en vandaar :

a. via de Azoren en/of Lissabon naar Londen en Amsterdam ;

b. via New York, Montreal, Gander en/of Londen naar Amsterdam en andere nader overeen te komen punten in Nederland en verder in beide richtingen.

Elk van de punten, vermeld in de omschreven routes van deze Tabel, zal op een of alle vluchten naar verkiezing van de aangewezen luchtvaartmaatschappij kunnen worden overgeslagen.

En el caso de desacuerdo sobre las tarifas entre las líneas aéreas designadas o de abjención por las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes, las Autoridades Aeronáuticas del Reino de los Países Bajos y de la República del Perú se esforzarán para determinarlas por Acuerdo entre ellas.

Si las Partes Contratantes no llegaren a un Acuerdo, el asunto será referido a arbitraje conforme a lo dispuesto en el artículo X del presente Acuerdo.

PLAN I

Rutas a ser operadas por la línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos

De los Países Bajos a :

(1) Curazao y/o Aruba vía puntos en Venezuela, Colombia y Ecuador a Lima y otros puntos en el Perú que serán materia de subsecuente acuerdo, y a puntos más allá fuera del Perú en ambas direcciones.

(2) Surinam vía puntos en Venezuela, Colombia y Ecuador a Lima y otros puntos en el Perú que serán materia de subsecuente acuerdo y puntos más allá en ambas direcciones.

Cualquiera de los puntos señalados en las rutas especificadas en este Plan podrá ser omitido en uno o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada.

PLAN II

Rutas a ser operadas por la línea aérea designada por el Gobierno de la República del Perú

(1) De Lima vía puntos en Ecuador, Colombia, Panamá, Cuba y/o Venezuela y de allí:

(a) Vía Azores y/o Lisboa a Londres y Amsterdam ;

(b) Vía New York, Montreal, Gander y/o Londres a Amsterdam y otros puntos en Holanda que serán materia de subsecuente Acuerdo y más allá en ambas direcciones.

Cualquiera de los puntos señalados en las rutas especificadas en este Plan podrá ser omitido en uno o en todos los vuelos a opción de la línea aérea designada.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3604. BILATERAL AIR TRANSPORT AGREEMENT¹
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF PERU. SIGNED AT LIMA, ON 22 SEP-
TEMBER 1952

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the Republic of Peru, desiring to encourage civil and commercial air transport between their respective territories, and in accordance with the recommendation made in its resolution VIII of 7 December 1944 by the International Civil Aviation Conference held at Chicago from 1 November to 7 December 1944, that there should be as great a measure of uniformity as possible in any agreements made between States for the operation of air services, have decided to conclude the following Bilateral Air Transport Agreement which covers the regular air services described below and which shall be governed by the following provisions:

Article I

DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement the terms hereinafter described shall have the meaning assigned to them in this article, except where the text of the Agreement expressly provides otherwise :

(a) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Netherlands, the *Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst* and any person or body duly authorized to perform his functions ; and, in the case of Peru, the *Ministerio de Aeronáutica* or any body duly authorized to perform the functions exercised by it.

(b) The term "designated airline" shall mean that airline 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 designated, in conformity with article III of this Agreement, to operate the routes mentioned in such notice.

(c) The term "territory" shall have the meaning assigned to it by article 2 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.²

¹ Came into force provisionally on 22 September 1952 and definitively on 1 June 1956, in accordance with article XII.

² See footnote 1, p. 13 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 3604. ACCORD¹ BILATÉRAL ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À LIMA, LE 22 SEPTEMBRE 1952

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République du Pérou, désireux de favoriser le développement des transports aériens civils et commerciaux entre leurs territoires respectifs et s'inspirant de la résolution VIII du 7 décembre 1944 dans laquelle la Conférence internationale de l'aviation civile qui s'est tenue à Chicago du 1^{er} novembre au 7 décembre 1944 a recommandé que les accords relatifs aux services aériens conclus entre les divers États soient aussi uniformes que possible, ont décidé de conclure le présent Accord bilatéral relatif aux transports aériens, qui régira les services aériens réguliers indiqués ci-après conformément aux stipulations suivantes :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, les termes et expressions ci-après auront le sens indiqué dans le présent article, sauf indication contraire expresse du contexte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne les Pays-Bas, du Directeur général de l'aéronautique civile ou de toute personne ou organisme habilité à exercer ses fonctions et, en ce qui concerne le Pérou, du Ministère de l'aéronautique ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Ministère.

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise de transports aériens que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront signalée par communication écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme ayant été désignée conformément à l'article III du présent Accord pour exploiter des services sur l'une quelconque des routes indiquées dans la communication.

c) Le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944².

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 22 septembre 1952 et à titre définitif le 1^{er} juin 1956, conformément à l'article XII.

² Voir note 2, p. 26 de ce volume.

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

(e) The term "traffic requirements" shall mean the demand for the carriage of passengers, cargo and/or mail between any of the points on the route or routes granted to each Contracting State.

(f) The term "capacity" shall mean the space in an aircraft intended for use in meeting the demand for the carriage of passengers, cargo and/or mail.

(g) The term "air route" shall mean the fixed itinerary followed by an aircraft which provides a regular service for the public transport of passengers, cargo and/or mail.

Article II

The two Contracting Parties grant each other the rights specified in the annex¹ to this Agreement, to the extent described in the said annex, for the purpose of establishing international commercial air routes and services between their respective territories.

Article III

(a) The air services described in the annex 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 :

1. The Contracting Party to whom the rights are granted has designated an airline of its nationality for the route or routes specified in the annex, and

2. The Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the designated airline, which it shall do without delay, subject to paragraph (b) of this article and to article VII.

(b) The airline designated by one of the Contracting Parties shall 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, rules and regulations normally applied by those authorities to the operation of commercial air transport services.

(c) In the case of areas under military occupation or affected by military requirements the inauguration of the services shall be subject to the approval of the competent military authorities of the country concerned.

¹ See p. 76 of this volume.

d) Les définitions données aux alinéas *a*, *b* et *d* de l'article 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 valent pour le présent Accord.

e) L'expression « exigences du trafic » s'entend de la demande de trafic en passagers, marchandises et courrier entre des points quelconques de la route ou des routes concédées et le territoire de chacun des États contractants.

f) Le terme « capacité » s'entend de la place destinée dans un aéronef à satisfaire la demande de trafic en passagers, marchandises et courrier.

g) L'expression « route aérienne » s'entend de l'itinéraire fixe suivi par un aéronef qui assure un service régulier pour le transport public de passagers, de marchandises et de courrier.

Article II

Les deux Parties contractantes s'accordent réciproquement les droits énoncés à l'annexe¹ du présent Accord, dans la mesure indiquée à l'annexe, aux fins d'établir entre leurs territoires respectifs des routes et des services aériens internationaux de caractère commercial.

Article III

a) Les services aériens décrits dans l'annexe pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ; toutefois, ces services ne pourront être mis en exploitation :

1. Avant que la Partie contractante à laquelle ces droits sont accordés ait désigné une entreprise de sa nationalité pour exploiter la route ou les routes indiquées dans l'annexe, et

2. Avant que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise désignée la permission d'exploitation voulue, ce qu'elle devra faire sans délai, sous réserve des dispositions du paragraphe *b* du présent article et de celles de l'article VII.

b) L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sera 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, règlements et instructions que lesdites autorités appliquent normalement à l'exploitation de services aériens commerciaux.

c) Dans le cas de régions qui seraient soumises à une occupation militaire ou qui présenteraient un intérêt particulier pour la défense nationale, l'inauguration des services en question sera subordonnée à l'approbation des autorités militaires compétentes du pays intéressé.

¹ Voir p. 77 de ce volume.

Article IV

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

(a) Each Contracting Party may impose or permit to be imposed fair and reasonable charges for the use of airports and other facilities. Both Contracting Parties agree, however, that these charges 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 or taken on board in the territory of one Contracting Party and intended solely for use by aircraft of the airline designated by the other Contracting Party shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or similar national duties or charges imposed by the Contracting Party into whose territory they are introduced, the same treatment as that applied to fuel, lubricating oils and spare parts intended for use by national airlines and airlines of the most favoured nation.

(c) Aircraft and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores carried on board the civil aircraft of the airline of one Contracting Party authorized to operate the routes and services described in the annex shall, on arrival in or departure from the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

(d) Goods exempted under the terms of the foregoing paragraph may not be disembarked save with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party, and if they are to be re-exported they shall, pending their re-exportation, be kept under the supervision of those authorities.

Article V

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the annex, subject to payment of any registration fees which may be required for the recognition of such validity. Each Contracting Party, however, reserves the right 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 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

Article IV

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. Toutefois, les deux Parties contractantes sont convenues que ces taxes ne seront pas plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et installations par leurs 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 ou pris à bord sur ce territoire et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres taxes et droits nationaux similaires imposés par la première Partie contractante, d'un traitement identique à celui qu'elle applique aux carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange destinés à l'usage de ses entreprises nationales ou de celles de la nation la plus favorisée.

c) Les aéronefs, 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 de l'entreprise d'une Partie contractante autorisée à exploiter les routes et services indiqués 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.

d) Les articles bénéficiant de l'exemption prévue au paragraphe précédent ne pourront être déchargés qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie contractante ; s'ils doivent être réexportés, ils seront soumis au contrôle de ces autorités jusqu'à leur réexportation.

Article V

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des routes et services indiqués dans l'annexe, sans préjudice des droits d'inscription ou d'enregistrement qui pourraient être exigés pour la reconnaissance de cette validité. 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 un autre État.

Article VI

a) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire, ou à la sortie dudit territoire, des aéronefs affectés à la navigation

navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft operated by the designated airline of the other Contracting Party without distinction as to nationality and shall be observed and complied with by such aircraft upon entry into or departure from the territory of the first Contracting Party or while within that territory.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crews or cargo of aircraft, such as regulations concerning entry, clearance, immigration, passports, customs, quarantine and other formalities, shall be observed and complied by or on behalf of the passengers, crews and cargos of aircraft operated by the designated airline of the other Contracting Party on entry into and departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

Article VII

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the annex to this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party in any case where the substantial ownership and effective control of that airline are not vested in nationals of the other Contracting Party. The same reservation shall apply in any case where the airline designated by the other Contracting Party fails to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party referred to in the preceding article or to fulfil the obligations assumed under this Agreement or its annex.

Article VIII

This Agreement and the contracts and concessions connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article IX

The aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall consult each other whenever either of them so requests in order to determine whether it is desirable to modify one or more of the provisions of the annex to this Agreement ; they shall also consult each other in order to determine whether the principles laid down in this Agreement and its annex are being applied by the airlines designated by the Governments of the two Contracting Parties. Such consultations shall begin within ninety days from the date of the request.

If the consultations result in an agreement to modify the provisions of the annex, such modifications shall be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties and shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliqueront, sans distinction de nationalité, aux aéronefs utilisés par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, qui devront en tenir compte et s'y conformer à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

b) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou cargaisons des aéronefs, tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane, de quarantaine et autres formalités analogues seront applicables aux passagers, équipages ou cargaisons des aéronefs utilisés par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article VII

Chacune des deux Parties contractantes se réserve le droit de refuser ou de retirer l'exercice des droits énoncés dans l'annexe du présent Accord qui auront été accordés à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante si une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise ne se trouvent pas entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante. Cette même réserve vaudra également dans tous les cas où l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie contractante qui sont visés à l'article précédent, ou ne remplit pas les obligations qu'elle a assumées aux termes du présent Accord ou de son annexe.

Article VIII

Le présent Accord et toutes les conventions et concessions y relatives seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article IX

Sur la demande de l'une d'entre elles, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront, à n'importe quel moment, en vue de déterminer s'il serait opportun de modifier une ou plusieurs dispositions de l'annexe du présent Accord ou de s'assurer que les entreprises désignées par les Gouvernements des deux Parties contractantes respectent les principes énoncés dans le présent Accord et son annexe. Ces consultations devront commencer dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la Partie contractante intéressée aura formulé sa demande.

Si ces consultations aboutissent à un accord en vue de modifier l'annexe, ces modifications seront effectuées par voie d'arrangements directs entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article X

The Contracting Parties shall endeavour to settle any dispute between them relating to the interpretation or application of this Agreement by negotiations between themselves. If the Contracting Parties fail to settle the dispute by means of such negotiations :

(a) They may refer the dispute for arbitration to any person, body or tribunal designated by agreement between the two Contracting Parties, such agreement to include the designation of the arbitrator or arbitral tribunal, the matter for arbitration and the appropriate arbitral procedure ; or,

(b) If the Parties cannot agree on any of the foregoing points or if, having agreed to refer the matter to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either of them may refer the dispute for arbitration to any competent tribunal which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organization or, if there is no such tribunal, to the Council of that Organization.

The Contracting Parties shall comply with the decision given in accordance with this article.

If either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given in accordance with this article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any right granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party or the designated airline in default.

Article XI

Whenever either Contracting Party wishes to terminate this Agreement, it may give notice of termination to the other Contracting Party, such notice to be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

If it is decided to proceed in this manner, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless it is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the Contracting Party to which the notice has been sent, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after it has come to the knowledge of the International Civil Aviation Organization.

Article XII

This Agreement shall enter into force provisionally as soon as it has been signed and definitively when it has been approved and ratified in accordance with the domestic legislation of each of the Contracting Parties.

Article X

Si un différend s'élève entre elles sur l'interprétation ou l'application du présent Accord, les deux Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations directes. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations directes :

a) Elles pourront soumettre le différend à l'arbitrage d'une personne, d'un organisme ou d'un tribunal désigné aux termes d'un accord entre les deux Parties, qui devra notamment comporter la désignation de l'arbitre ou du tribunal arbitral et indiquer l'objet du différend à arbitrer et la procédure à suivre ; ou

b) Si elles ne se mettent pas d'accord sur l'un quelconque des points susmentionnés, ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, chacune d'elles pourra faire trancher le différend par le tribunal compétent en la matière qui pourra être institué ultérieurement au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tel tribunal, par le Conseil de ladite Organisation.

Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue en application du présent article.

Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une d'elles ne se conforme pas à une décision rendue en application du présent article, l'autre Partie contractante pourra restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura reconnus en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou à l'entreprise désignée qui n'exécute pas la décision.

Article XI

Si l'une des Parties contractantes souhaite mettre fin au présent Accord, elle pourra à tout moment adresser à l'autre Partie contractante une notification de dénonciation, qui devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En pareil cas, le présent Accord cessera de produire effet douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après qu'elle sera parvenue à la connaissance de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XII

Le présent Accord entrera en vigueur à titre provisoire dès sa signature, et à titre définitif lorsqu'il aura été approuvé et ratifié conformément aux prescriptions de la législation interne de chacune des Parties contractantes.

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

DONE at Lima, on 22 September 1952, in duplicate, in the Spanish and Dutch languages, both texts being equally authentic.

(Signed) Ricardo RIVERA SCHREIBER
Minister of Foreign Affairs

(Signed) Lodewijk A. GASTMANN
Ambassador Extraordinary and Minister Plenipotentiary
of the Netherlands

A N N E X

(1) The Government of the Republic of Peru grants to the Government of the Kingdom of the Netherlands the right to operate an air transport service in and over its territory by an airline of Netherlands nationality to be designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands on the routes specified in schedule I.¹

(2) The Government of the Kingdom of the Netherlands grants to the Government of the Republic of Peru the right to operate an air transport service in and over its territory by an airline of Peruvian nationality to be designated by the Government of the Republic of Peru on the routes specified in schedule II.²

(3) The airline designated by one Contracting Party in accordance with the provisions laid down in the Agreement shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and of stops for non-traffic purposes and the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo on each of the routes indicated in the respective schedules, excluding, however, the right to engage in cabotage or internal commercial traffic.

(4) In the operation of the designated airlines, on the common sections of the routes described in this annex, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services it provides and so as to protect the interests of both airlines.

(5) The air transport services provided by the airlines of both countries shall bear a close relationship to the needs and requirements of the public for such services.

(6) The airlines designated in conformity with this Agreement and its annex shall endeavour to retain as the primary objective of their services the provision of capacity sufficient to satisfy traffic demands between the territory of the country to which the airline belongs and the territory of the country of destination of the traffic.

¹ See p. 78 of this volume.

² See p. 80 of this volume.

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

FAIT à Lima, le 22 septembre 1952, en double exemplaire, en langues espagnole et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

(Signé) Ricardo RIVERA SCHREIBER
Ministre des relations extérieures

(Signé) Lodewijk A. GASTMANN
Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
des Pays-Bas

A N N E X E

1) Le Gouvernement de la République du Pérou accorde au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas le droit d'exploiter sur son territoire et au-dessus, par l'intermédiaire d'une entreprise de nationalité néerlandaise que désignera le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, des services de transports aériens sur les routes indiquées au tableau I¹.

2) Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas accorde au Gouvernement de la République du Pérou le droit d'exploiter sur son territoire et au-dessus, par l'intermédiaire d'une entreprise de nationalité péruvienne que désignera le Gouvernement de la République du Pérou, des services de transports aériens sur les routes indiquées au tableau II².

3) L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes conformément aux dispositions du présent Accord bénéficiera dans les limites du territoire de l'autre Partie contractante, sur chacune des routes indiquées dans les tableaux respectifs, du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit de charger et de décharger en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises, à l'exclusion du droit de cabotage et du droit d'assurer un trafic commercial interne.

4) En exploitant les sections communes des routes indiquées dans la présente annexe, chacune des entreprises désignées devra tenir compte des intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante, afin de ne pas y porter atteinte et de ne pas affecter indûment les services assurés par celle-ci.

5) Les services de transports aériens assurés par les entreprises des deux pays devront être adaptés de près aux besoins et aux exigences du public dans ce domaine.

6) Les services assurés par les entreprises désignées en vertu du présent Accord et de son annexe auront pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le territoire du pays auquel appartient l'entreprise et le territoire du pays de destination du trafic.

¹ Voir p. 79 de ce volume.

² Voir p. 81 de ce volume.

(7) The right of an airline designated by either of the two countries to pick up or set down at points in the territory of the other country international traffic in passengers, cargo and mail destined for or coming from third countries, at one or more points on the routes specified in the attached schedules, shall be exercised in accordance with the general principles of air traffic to which both Governments subscribe and applied in an orderly manner, and shall be subject to the general principle that the airlines should endeavour to relate their capacity to :

1. Traffic requirements between the country of origin and the countries of destination ;
2. The requirements of through airline operation ;
3. The traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

(8) The rates to be charged on each of the agreed services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors such as economy of operation, reasonable profit, the characteristics of each service and the rates charged by other airlines on any part of the route.

These rates shall be fixed in accordance with the following provisions :

The rates shall, where possible, be fixed for each route by agreement between the designated airlines.

Such agreement shall be based on the rates system of the International Air Transport Association (IATA).

Notice of the rates so agreed on shall be given to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

In the event of disagreement between the designated airlines concerning the rates or of objection thereto by the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties, the aeronautical authorities of the Kingdom of the Netherlands and of the Republic of Peru shall endeavour to fix the rates by agreement between themselves.

If the Contracting Parties fail to reach an agreement the matter shall be referred to arbitration as provided for in article X of this Agreement.

SCHEDULE I

Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands

From the Netherlands to :

(1) Curaçao and/or Aruba via points in Venezuela, Colombia and Ecuador to Lima and other points in Peru to be fixed by subsequent agreement, and points beyond outside Peru, in both directions.

(2) Surinam via points in Venezuela, Colombia and Ecuador to Lima and other points in Peru to be fixed by subsequent agreement, and points beyond in both directions.

Any of the points indicated on the routes specified in this schedule may be omitted on any or all flights at the option of the designated airline.

7) Le droit d'une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes de charger et de décharger en trafic international, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, en un ou plusieurs points des routes indiquées aux tableaux ci-joints, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique du trafic aérien approuvés par les deux Gouvernements et sera soumis au principe général suivant lequel les entreprises doivent s'efforcer de maintenir leur capacité en rapport avec :

1. Les exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination ;
2. Les exigences de l'exploitation des services long-courriers ;
3. Les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux.

8) Les tarifs applicables à tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu des facteurs 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 et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la même route.

Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions ci-après :

Les tarifs à appliquer sur chacune des routes seront, si possible, fixés de commun accord par les entreprises désignées.

Cet accord devra être basé sur le système tarifaire de l'Association du transport aérien international.

Les tarifs ainsi convenus devront être portés à la connaissance des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Si les entreprises désignées ne parviennent pas à se mettre d'accord au sujet des tarifs, ou en cas d'objection de la part des autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, les autorités aéronautiques du Royaume des Pays-Bas et celles de la République du Pérou s'efforceront de fixer les tarifs par voie d'accord entre elles.

Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre, la question sera soumise l'arbitrage, conformément aux dispositions de l'article X du présent Accord.

TABLEAU I

Routes que doit desservir l'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

Des Pays-Bas :

1) A Curaçao et/ou Aruba et, via des points au Venezuela, en Colombie et en Équateur, jusqu'à Lima et d'autres points situés au Pérou dont il pourra être ultérieurement convenu, et vers des points situés au-delà du Pérou ; dans les deux sens.

2) Au Surinam et, via des points au Venezuela, en Colombie et en Équateur, jusqu'à Lima et d'autres points situés au Pérou dont il pourra être ultérieurement convenu, et au-delà ; dans les deux sens.

L'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales prévues sur les routes indiquées dans le présent tableau

SCHEDULE II

Routes to be operated by the airline designated by the Government of the Republic of Peru

(1) From Lima via points in Ecuador, Colombia, Panama, Cuba and/or Venezuela, and thence :

(a) Via the Azores and/or Lisbon to London and Amsterdam ;

(b) Via New York, Montreal, Gander and/or London to Amsterdam and other points in the Netherlands to be fixed by subsequent agreement, and beyond, in both directions.

Any of the points indicated on the routes specified in this schedule may be omitted on any or all flights at the option of the designated airline.

TABLEAU II

Routes que doit desservir l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République du Pérou

1) De Lima, via des points en Équateur, en Colombie, au Panama, à Cuba et/ou au Venezuela et, de là :

a) Via les Açores et/ou Lisbonne, jusqu'à Londres et Amsterdam ;

b) Via New-York, Montréal, Gander et/ou Londres, jusqu'à Amsterdam et d'autres points situés aux Pays-Bas dont il pourra être ultérieurement convenu, et au-delà ; dans les deux sens.

L'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales prévues sur les routes indiquées dans le présent tableau.

No. 3605

**SWEDEN
and
LEBANON**

Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Beirut, on 23 March 1953

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**SUÈDE
et
LIBAN**

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Beyrouth, le 23 mars 1953

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

N° 3605. ACCORD¹ ENTRE LA SUÈDE ET LE LIBAN RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À BEYROUTH, LE 23 MARS 1953

Le Gouvernement Royal de Suède

et

Le Gouvernement de la République Libanaise

désirant favoriser le transport aérien civil entre la Suède et le Liban, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Les Parties contractantes s'accordent réciproquement les droits suivants, nécessaires à l'établissement des services aériens (dénommés ci-après « services convenus ») indiqués dans l'annexe² ci-jointe :

(1) Les entreprises désignées d'une Partie contractante jouiront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit de transit et du droit d'escale non commercial ; elles pourront aussi utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international. Elles jouiront en outre, sur le territoire de l'autre Partie contractante et sur les services définis dans l'annexe ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent Accord.

(2) Le droit pour les entreprises de transports aériens désignées d'embarquer et de débarquer, aux points et sur les itinéraires spécifiés, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux Gouvernements et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

- a) à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination,
- b) aux exigences d'une exploitation économique des services en question, et
- c) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux ou régionaux.

Article 2

(1) Les services convenus pourront être inaugurés aussitôt que :

¹ Conformément à l'article 15, l'Accord a été appliqué à partir du 23 mars 1953 et est entré en vigueur le 30 décembre 1953.

² Voir p. 92 de ce volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3605. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN SWEDEN AND LEBANON. SIGNED AT BEIRUT, ON 23 MARCH 1953

The Royal Swedish Government
and

The Government of the Lebanese Republic,

Desiring to promote civil air transport between Sweden and Lebanon, have agreed as follows :

Article 1

The Contracting Parties grant each other the following rights for the purpose of establishing the air services specified in the annex² hereto (hereinafter referred to as "agreed services") :

(1) The airlines designated by one Contracting Party shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and of stops for non-traffic purposes ; they may also use the airports and other facilities provided for international traffic. They shall further have the right, in the territory of the other Contracting Party and on the services specified in the annex hereto, to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo, under the terms of this Agreement.

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

- (a) Traffic requirements between the country of origin and the countries of destination ;
- (b) The requirements of through airline operation ; and
- (c) The traffic requirements of the areas through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 2

- (1) The agreed services may be inaugurated as soon as :

¹ In accordance with article 15, the Agreement was applied as from 23 March 1953 and came into force on 30 December 1953.

² See p. 93 of this volume.

- a) la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné à cet effet une ou plusieurs entreprises de transports aériens :
- b) la Partie contractante qui accorde les droits aura délivré aux dites entreprises l'autorisation d'exploitation appropriée, ce que, sous réserve du paragraphe 2 du présent article et de l'article 5 ci-après, elle fera dans un délai raisonnable.

(2) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès de l'autorité aéronautique de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites, aux termes des lois et règlements normalement appliquées par cette autorité, pour l'exploitation de services aériens internationaux.

(3) Dans les zones occupées par des forces armées, la mise en exploitation dépendra encore, s'il y a lieu, de l'autorisation des autorités militaires compétentes.

Article 3

Les entreprises désignées bénéficieront, sur le territoire des Parties contractantes, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et encore en force seront reconnus valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Cependant chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valables pour la circulation au-dessus de son territoire les brevets d'aptitude et licences conférés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 5

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou de la révoquer lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante 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 si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 6 ci-dessous, ni aux conditions auxquelles la dite autorisation lui est accordée.

Article 6

(1) 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 sans distinction de nationalité aux aéronefs des entreprises désignées.

- (a) The Contracting Party to whom the rights are granted has designated one or more airlines for this purpose ;
- (b) The Contracting Party granting the rights has issued the appropriate operating permit to the said airlines, which, subject to the provisions of paragraph 2 of this article and of article 5 below, it shall do without undue delay.

(2) Nevertheless, before being authorized to inaugurate the agreed services, the designated airlines may be called upon to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services.

(3) In areas of military occupation, the inauguration of the agreed services shall further be subject, if necessary, to the authorization of the competent military authorities.

Article 3

There shall be fair and equal opportunity in the territory of the Contracting Parties for the designated airlines to operate the agreed services.

Article 4

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 purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights over its own territory certificates of competency and licences issued to its own nationals by another State.

Article 5

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from a designated airline of the other Contracting Party or to revoke such permit whenever it has no proof that preponderant ownership and effective control of that airline are vested in nationals of either Contracting Party, or whenever that airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 6 below or to fulfil the conditions under which the permit is granted.

Article 6

(1) 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 flights of such aircraft over that territory shall apply without distinction as to nationality to aircraft of the designated airlines.

(2) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités d'admission, d'immigration et de congé, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouveront sur ledit territoire.

(3) Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises seront exempts de droits de douane, frais d'importation ou autres droits et taxes nationaux si le transit est direct.

Article 7

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 service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte dans la mesure du possible, des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA). A défaut de telles recommandations, les entreprises libanaises et suédoises consulteront les entreprises de transport 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 8

Les remises de fonds, perçus par les entreprises de transport aériens qui ont été désignées par les Parties contractantes seront effectuées conformément aux dispositions sur les devises en vigueur chez les Parties. Les Parties doivent faciliter dans toute la mesure du possible le transfert de fonds de cette nature.

Article 9

Pour éviter toute discrimination et assurer l'égalité de traitement, il est convenu que :

(1) Chaque Partie contractante pourra imposer ou permettre que soient imposés des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres facilités ; elle fera en sorte que ces taxes ne soient pas plus élevées que celles qui seraient payées par ses aéronefs nationaux ou les aéronefs de la nation la plus favorisée affectés à des services internationaux similaires.

(2) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par les entreprises désignées

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay in and departure from its territory of passengers, crews, mail and cargo, such as those relating to entry, immigration and clearance, passports, customs and quarantine, shall apply to the passengers, crews, mail and cargo carried on board the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while within that territory.

(3) Simplified procedure shall be used in the case of passengers in transit through the territory of either Contracting Party. Baggage and goods in direct transit shall be exempt from customs duties, import fees or other national duties and charges.

Article 7

Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as speed and accommodation. The recommendations of the International Air Transport Association (IATA) shall also be taken into consideration so far as possible. In the absence of such recommendations, the Lebanese and Swedish airlines shall consult with the airlines of third countries operating on the same routes. Their arrangements shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the designated airlines are unable to reach agreement, those authorities shall endeavour to find a solution. In the last resort, the procedure prescribed in article 11 of this Agreement shall be applied.

Article 8

Transfers of funds received by the airlines designated by the Contracting Parties shall be made in accordance with the foreign exchange regulations in force in the two countries. The Parties shall do everything in their power to facilitate the transfer of such funds.

Article 9

In order to prevent discrimination and to ensure equality of treatment, it is agreed that :

(1) Each Contracting Party may impose or permit to be imposed fair and reasonable charges for the use of airports and other facilities ; it shall ensure that these charges will not be higher than would be paid by its national aircraft or aircraft of the most-favoured nation engaged in similar international services.

(2) Fuel, lubricating oil and spare parts introduced or taken on board in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airlines of the

de l'autre Partie contractante ou pour le compte de ces entreprises et destinés uniquement aux aéronefs de celles-ci bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

(3) Les aéronefs utilisés sur les services convenus par les entreprises désignées d'une Partie contractante, les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant dans ces aéronefs, seront sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

(4) Les marchandises ainsi exemptes ne pourront être débarquées qu'avec l'assentiment des autorités douanières de l'autre Partie contractante ; elles seront placées sous contrôle douanier jusqu'à leur réexportation, mais sans que leur utilisation, pour des raisons techniques, soit entravée.

Article 10

Si une Partie contractante estime désirable de modifier une clause quelconque du présent Accord et de son annexe, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront à cet effet. Cette consultation devra avoir lieu dans les soixante jours à partir de la date de la demande.

Si lesdites autorités s'entendent sur les modifications à apporter à l'accord, celles-ci n'entreront en vigueur qu'après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 11

(1) Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe, qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes, sera porté devant tout tribunal qui viendrait à être institué au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, ou, à défaut d'un tel tribunal, devant le Conseil de cette Organisation. Toutefois, les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme.

(2) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue, qui sera considérée comme définitive.

Article 12

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.

other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of those airlines shall be accorded national or most-favoured-nation treatment with respect to customs duties, inspection fees and other national duties and charges.

(3) Aircraft operated on the agreed services by the designated airlines 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 other national duties and charges, even though such supplies be used or consumed on flights over that territory.

(4) Goods so exempted may be unloaded only with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party ; they shall, pending their re-exportation, be placed under customs supervision, but this shall not preclude their use for technical purposes.

Article 10

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement or its annex, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall enter into consultation for this purpose. The consultations shall take place within sixty days from the date of the request.

If the said authorities agree on the modifications to be made in the Agreement, the modifications shall enter into force only after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 11

(1) 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 any tribunal which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organization, or, if there is no such tribunal, to the Council of that Organization. The Contracting Parties may, however, by agreement, settle the dispute by referring it either to an arbitral tribunal or to some other person or body.

(2) The Contracting Parties undertake to comply with the decision given, which shall be regarded as final.

Article 12

This Agreement and its annex shall be brought into harmony with any multi-lateral agreement which may become binding on the two Contracting Parties.

Article 13

Chaque Partie contractante pourra mettre fin au présent Accord par avis donné un an d'avance à l'autre Partie contractante.

Article 14

Le présent Accord et tous suppléments et modifications stipulés seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 15

Le présent Accord entrera en vigueur dès qu'il aura été approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à leur propre législation. En attendant cette approbation, les Parties contractantes s'engagent à appliquer, dans le cadre de leurs pouvoirs constitutionnels respectifs, les dispositions de l'Accord à partir du jour où celui-ci aura été signé.

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

FAIT à Beyrouth, le 23 mars 1953, en double exemplaire, en langue française.

Pour le Gouvernement
Royal de Suède :
Gustaf WEIDEL

Pour le Gouvernement
de la République Libanaise :
Georges HAKIM

A N N E X E

I) *Lignes libanaises :*

Liban—Athènes—Rome ou Milan—Genève ou Zurich ou Munich ou Vienne—Franckfort ou Amsterdam—Copenhague—Stockholm et points au-delà dans les deux sens.

II) *Lignes suédoises :*

1) Scandinavie—Allemagne et/ou Pays-Bas—Suisse—Autriche—Italie—Grèce—Ankara—Liban—Basrah—Iran et points au-delà dans les deux sens.

2) Scandinavie—Allemagne—Suisse—Italie—Liban—Basrah—Pakistan—Inde—Thaïlande et points au-delà dans les deux sens.

Les entreprises désignées par les Parties contractantes pourront supprimer d'une façon permanente ou temporaire certaines des escales intermédiaires prévues plus haut.

Article 13

Either Contracting Party may terminate this Agreement by giving one year's notice to the other Contracting Party.

Article 14

This Agreement and all additions to and modifications thereof shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15

This Agreement shall enter into force as soon as it has been approved by each of the Contracting Parties in accordance with its legislation. Pending such approval, the Contracting Parties undertake to apply the provisions of the Agreement, within the limits of their respective constitutional powers, as from the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Beirut on 23 March 1953, in duplicate, in the French language.

For the Royal
Swedish Government :
Gustaf WEIDEL

For the Government
of the Lebanese Republic :
Georges HAKIM

A N N E X

I. Lebanese routes :

Lebanon–Athens–Rome or Milan–Geneva or Zurich or Munich or Vienna–Frankfurt or Amsterdam–Copenhagen–Stockholm and points beyond, in both directions.

II. Swedish routes :

(1) Scandinavia–Germany and/or Netherlands–Switzerland–Austria–Italy–Greece–Ankara–Lebanon–Basrah–Iran and points beyond, in both directions.

(2) Scandinavia–Germany–Switzerland–Italy–Lebanon–Basrah–Pakistan–India–Thailand and points beyond, in both directions.

The airlines designated by the Contracting Parties may permanently or temporarily omit some of the intermediate stops listed above.

ÉCHANGE DE NOTES

I

AMBASSADE ROYALE DE SUÈDE

Beyrouth, le 23 mars 1953

Excellence,

En me référant à l'Accord signé le 23 mars 1953¹ entre la Suède et le Liban, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence, que conformément à l'article I de cet Accord, le Gouvernement suédois a désigné l'AB Aerotransport (ABA) pour desservir les routes spécifiées dans la liste II annexée à l'Accord.

Sous ce rapport, j'ai l'honneur de confirmer, au nom de mon Gouvernement, l'entente intervenue au cours des négociations, qui ont précédé la signature de l'Accord, sur les points suivants :

(1) L'AB Aerotransport (ABA) coopérant avec Det Danske Luftfartselskab (DDL) et Det Norske Luftfartselskap (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS) sera autorisé à assurer avec avions, équipages et outillage de l'une ou l'autre ou bien de l'une et l'autre des deux autres lignes aériennes les services qui lui ont été attribués dans l'Accord.

(2) Dans la mesure où l'AB Aerotransport (ABA) emploie avions, équipages et outillage des deux autres lignes aériennes participant au Scandinavian Airlines System (SAS) les dispositions de l'Accord seront appliquées à ces avions, équipages et outillage comme s'ils étaient avions, équipages et outillage de l'AB Aerotransport (ABA) et les autorités suédoises compétentes ainsi que l'AB Aerotransport (ABA) doivent endosser à cet égard responsabilité entière aux termes de l'Accord.

Gustaf WEIDEL

Son Excellence Monsieur Georges Hakim
Ministre des Affaires Étrangères
et des Libanais d'Outre-Mer p. i.
etc., etc., etc.,
Beyrouth

II

Beyrouth, le 23 mars 1953

Monsieur le Ministre,

En se référant à l'Accord signé le 23 mars 1953 entre le Liban et la Suède, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que, conformément à l'article I de cet

¹ Voir p. 84 de ce volume.

EXCHANGE OF NOTES

I

ROYAL SWEDISH EMBASSY

Beirut, 23 March 1953

Your Excellency,

With reference to the Agreement signed on 23 March 1953¹ between Sweden and Lebanon, I have the honour to inform you that in accordance with article 1 of the Agreement, the Swedish Government has designated AB Aerotransport (ABA) to operate the routes specified in list II of the annex to the Agreement.

In this connexion I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations which preceded the signature of the Agreement :

(1) AB Aerotransport (ABA), co-operating with Det Danske Luftfartselskab (DDL) and Det Norske Luftfartselskap (DNL), under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) shall be authorized to operate the services assigned to it in the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.

(2) In so far as AB Aerotransport (ABA) employs aircraft, crews and equipment of the other two 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 AB Aerotransport (ABA), and the competent Swedish authorities and AB Aerotransport (ABA) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

Gustaf WEIDEL

His Excellency Mr. Georges Hakim
Minister of Foreign Affairs a.i.
etc., etc., etc.,
Beirut

II

Beirut, 23 March 1953

Your Excellency,

With reference to the Agreement signed on 23 March 1953 between Lebanon and Sweden, I have the honour to inform you that in accordance with article 1 of

¹ See p. 85 of this volume.

Accord, le Gouvernement libanais a désigné la Middle East Airlines et la Compagnie Air Liban pour desservir les routes spécifiées dans la liste I annexée à l'Accord.

Sous ce rapport, j'ai l'honneur de confirmer au nom de mon Gouvernement, l'entente intervenue au cours des négociations, qui ont précédé la signature de l'Accord, sur les points suivants :

[Voir note I]

Le Ministre des Affaires Étrangères :

Georges HAKIM

Son Excellence Monsieur Gustaf Weidel
Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Suède
Beyrouth

the Agreement, the Lebanese Government has designated the Middle East Airlines and the Compagnie Air Liban to operate the routes specified in list I of the annex to the Agreement.

In this connexion, I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations which preceded the signature of the Agreement :

[*See note I*]

The Minister of Foreign Affairs :

Georges HAKIM

His Excellency Mr. Gustaf Weidel
Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Sweden
Beirut

No. 3606

**TURKEY
and
YUGOSLAVIA**

**Air Transport Agreement (with annex and Protocol).
Signed at Ankara, on 16 April 1953**

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**TURQUIE
et
YOUGOSLAVIE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et
Protocole). Signé à Ankara, le 16 avril 1953**

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

N° 3606. ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE TURQUE ET
LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE FÉDÉRATIVE DE
YOUGOSLAVIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS.
SIGNÉ À ANKARA, LE 16 AVRIL 1953

Le Gouvernement de la République Turque et le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie

Désireux de conclure entre eux un Accord relatif aux transports aériens ont désigné à cet effet des représentants dûment autorisés, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement et à titre de réciprocité les droits spécifiés à l'annexe² ci-jointe, en vue d'établir les services aériens réguliers définis à cette annexe.

Article 2

1 — Chaque Partie Contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation des lignes spécifiées à l'annexe.

Les Autorités Aéronautiques compétentes de chaque Partie Contractante délivreront sans délai l'autorisation d'exploitation à l'entreprise ou aux entreprises désignées sous réserve du point 2 ci-après et de l'article 8.

2 — Toutefois, avant d'être autorisée à exploiter les services convenus, l'entreprise ou les entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès de l'Autorité Aéronautique habilitée à délivrer l'autorisation d'exploitation, qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par cette Autorité.

Article 3

En exploitant les services convenus, les entreprises désignées tiendront compte de leurs intérêts réciproques, afin que cette exploitation se développe d'une manière économique, saine et égale.

¹ Entré en vigueur le 4 mai 1954, conformément à l'article 17.

² Voir p. 110 de ce volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3606. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE
TURKISH REPUBLIC AND THE FEDERAL PEOPLE'S
REPUBLIC OF YUGOSLAVIA. SIGNED AT ANKARA,
ON 16 APRIL 1953

The Government of the Turkish Republic and the Government of the Federal People's Republic of Yugoslavia,

Desiring to conclude an air transport agreement have for this purpose, appointed plenipotentiaries who, being duly authorized, have agreed as follows :

Article 1

The Contracting Parties grant each other on a basis of reciprocity the rights specified in the annex² hereto, for the purpose of establishing the regular air services enumerated therein.

Article 2

1. Each Contracting Party shall designate one or more airlines to operate the services specified in the annex.

The competent aeronautical authorities of each Contracting Party shall, subject to paragraph 2 of this article and to article 8, issue the operating permit forthwith to the designated airline or airlines.

2. Nevertheless, the designated airline or airlines may, before being authorized to operate the agreed services, be called upon to satisfy the aeronautical authorities competent to issue the operating permit that they fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those authorities.

Article 3

In operating the agreed services the designated airlines shall pay due regard to their reciprocal interests so as to ensure that such operation shall proceed in an economical, sound and fair manner.

¹ Came into force on 4 May 1954, in accordance with article 17.

² See p. 111 of this volume.

Article 4

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques des services convenus. Pour la fixation desdits tarifs, on tiendra compte également des principes qui, dans ce domaine, régissent la navigation aérienne internationale.

Les arrangements intervenus entre les entreprises désignées au sujet des tarifs, ainsi qu'au sujet des horaires, seront préalablement soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes. Si ces entreprises ne pouvaient arriver à une entente, elles auront recours à leurs Autorités Aéronautiques. Lesdites Autorités s'efforceront de trouver une solution dans un délai de 30 jours. Entretemps les tarifs et les horaires existants resteront en vigueur.

Article 5

1 — Chaque Partie Contractante convient que les droits et taxes imposés à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, pour l'utilisation des aéroports et autres installations techniques, n'excéderont pas les droits et taxes perçus de ses propres entreprises de transports aériens qui exploitent des services internationaux similaires.

2 — Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement normal introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par une ou des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, ou pour le compte de telles entreprises et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette ou de ces dernières, bénéficieront du traitement appliqué aux entreprises nationales employées à des services internationaux ou à celles de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition des droits de douane, de frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

3 — Les aéronefs utilisés par l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie Contractante pour les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant dans ces aéronefs seront, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

4 — Les biens exemptés aux termes du point 3 ci-dessus ne pourront être débarqués sur le territoire d'une Partie Contractante sans le consentement des Autorités Douanières de cette Partie Contractante. Durant les escales, ils seront soumis au contrôle desdites Autorités, mais sans que leur utilisation, pour des raisons techniques, soit entravée.

Article 6

Les certificats de navigabilité et les licences délivrées ou validées par une Partie Contractante seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante

Article 4

Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to economical operation, normal profit and the characteristics of the agreed services. In fixing these rates account shall also be taken of the principles governing international air navigation in the matter.

The rates and time-tables agreed upon between the designated airlines shall first be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval. If the airlines are unable to reach agreement, they shall refer the matter to their aeronautical authorities, which shall endeavour to find a solution within thirty days. In the interim, the existing rates and time-tables shall remain in effect.

Article 5

1. Each of the Contracting Parties agrees that the duties and charges imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other technical installations shall not be higher than the duties and charges paid by its national airlines engaged in similar international services.

2. Fuel, lubricating oils, spare parts and regular equipment introduced into the territory of one Contracting Party or on behalf of an airline or airlines designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of such airline or airlines shall be accorded the treatment granted to national airlines engaged in international services or to the airlines of the most favoured nation, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other national duties or charges.

3. Aircraft operated on the agreed services by the designated airline or airlines 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, or other national duties or charges, even though such supplies be used or consumed on flights over that territory.

4. Articles exempted under paragraph 3 above may be unloaded in the territory of one Contracting Party only with the consent of the customs authorities of that Contracting Party. Between flights they shall be subject to supervision by the said authorities, but this shall not preclude their use for technical purposes.

Article 6

Certificates of airworthiness and licences issued or rendered valid by either Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party

pour l'exploitation des services convenus. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître valables, pour la navigation au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses ressortissants par un autre État.

Article 7

1 — Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'emploi de ces aéronefs sur et au-dessus de ce territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante.

2 — Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des équipages, passagers, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les diverses formalités de contrôle, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, seront appliqués aux équipages, passagers, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, pendant que ceux-ci se trouveront dans les limites dudit territoire.

3 — Chaque État Contractant peut désigner la route que doivent suivre à l'intérieur de son territoire les services aériens ainsi que les aéroports pouvant être utilisés par ces services.

Article 8

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante ou de la révoquer lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif desdites entreprises appartiennent à l'une ou à l'autre Partie Contractante ou sont entre les mains de leurs ressortissants ou si ces entreprises ne se conforment pas aux obligations découlant du présent Accord.

Ce droit ne sera exercé qu'après consultation préalable avec l'autre Partie Contractante, sauf dans le cas où la suspension devient indispensable pour la sécurité des passagers ou pour prévenir d'autres infractions aux lois et règlements.

Article 9

1 — Chaque Partie Contractante s'engage à porter assistance, sur son territoire par l'intermédiaire de ses services compétents, aux aéronefs en détresse de l'autre Partie Contractante.

2 — En cas d'accident survenu à un aéronef d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante et entraînant décès, blessures graves ou avarie sérieuse de l'aéronef, la Partie Contractante sur le territoire de laquelle l'accident surviendrait ouvrira une enquête sur les circonstances de ce dernier. La Partie Contractante, dont relève cet aéronef, sera autorisée à envoyer des

for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize for the purpose of flights over its own territory certificates of competency or licences issued to its own nationals by another State.

Article 7

1. The laws and regulations of either Contracting Party concerning the admission to, stay in and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or the operating of such aircraft on and over that 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 concerning the admission to, stay in and departure from its territory of crews, passengers, mail and cargo, such as those relating to control formalities, immigration, passports, customs and quarantine, shall apply to the crews, passengers, mail and cargo carried on board the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party while within that territory.

3. Each Contracting State may designate the route to be followed by air services within its territory as well as the airports which may be used by those services.

Article 8

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from the designated airline or airlines of the other Contracting Party or to revoke such permit whenever it has no proof that substantial ownership and effective control of those airlines are vested in one or other of the Contracting Parties or in their nationals or whenever those airlines fail to discharge their obligations under this Agreement.

This right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party unless the suspension is essential for the safety of the passengers or to prevent further infringements of laws or regulations.

Article 9

1. Each Contracting Party undertakes to render assistance in its territory, through its competent services, to aircraft of the other Contracting Party in distress.

2. In the event of an aircraft of either Contracting Party being involved in an accident in the territory of the other Contracting Party resulting in death or serious injury, or serious damage to the aircraft, the Contracting Party in whose territory the accident occurred shall institute an inquiry into the circumstances of the accident. The Contracting Party to which the aircraft belongs

observateurs qui assisteront à l'enquête, sous réserve des dispositions régissant les zones interdites. La Partie Contractante qui procédera à l'enquête en communiquera le rapport et les conclusions à l'autre Partie Contractante.

Article 10

Tout aéronef appartenant aux entreprises désignées des Parties Contractantes et affecté aux services convenus devra être muni des documents suivants :

- a) Certificat d'immatriculation ;
- b) Certificat de navigabilité ;
- c) Licences appropriées pour chaque membre de l'équipage ;
- d) Carnet de route ;
- e) Licence du poste de radiocommunication de bord ;
- f) Liste nominale des passagers ;
- g) Manifeste et déclaration détaillées du chargement ; et
- h) S'il y a lieu, permis spécial pour le transport par la voie des airs de certaines catégories de marchandises.

Ces documents devront être conformes à ceux prescrits pour la navigation aérienne internationale.

Article 11

1 — Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander à se consulter avec l'autre Partie Contractante en vue d'apporter au présent Accord tout amendement qui, à l'expérience, paraîtrait désirable.

2 — Si l'une ou l'autre Partie Contractante estime nécessaire de modifier ou de compléter une clause quelconque de l'annexe, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes pourront, d'un commun accord, procéder à une telle modification ou adjonction. Toute modification ou adjonction ainsi convenue entrera en vigueur après avoir été confirmée par un échange de Notes Diplomatiques.

3 — 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 et de l'exécution satisfaisantes des principes définis au présent Accord et à son annexe.

Article 12

Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son annexe, qui ne pourrait être réglé directement entre les deux Parties Contractantes dans un délai de trois mois de la date de la demande, sera soumis à l'avis consultatif d'un Tribunal d'Arbitrage qui sera constitué à la suite de pourparlers diplomatiques.

shall be permitted to send observers to attend such an inquiry, subject to the provisions relating to prohibited areas. The Contracting Party conducting the inquiry shall report the result and findings thereof to the other Contracting Party.

Article 10

Every aircraft belonging to the designated airlines of the Contracting Parties and employed on the agreed services shall carry the following documents :

- (a) Certificate of registration ;
- (b) Certificate of airworthiness ;
- (c) Appropriate licences for each member of the crew ;
- (d) Journey log book ;
- (e) Aircraft radio station licence ;
- (f) Passenger list ;
- (g) Manifest and detailed declaration of cargo ; and
- (h) If required, a special permit to carry certain types of cargo by air.

These documents shall be in conformity with those prescribed for purposes of international air navigation.

Article 11

1. Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party with a view to amending the Agreement in any way which may seem desirable in the light of experience.

2. If either of the Contracting Parties considers it necessary to modify or add to any clauses of the annex, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties may make such modification or addition by agreement between themselves. Any modification or addition agreed upon in this way shall enter into force after it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3. In a spirit of close collaboration the 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 properly applied and carried out.

Article 12

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its annex which cannot be settled directly between the two Contracting Parties within the three months following the date of the request for consultation shall be referred for an advisory opinion to an arbitral tribunal which shall be constituted as the result of diplomatic negotiations.

Chaque Partie Contractante pourvoira à la moitié des dépenses du Tribunal d'Arbitrage.

Article 13

Pour l'application du présent Accord et de son annexe, les expressions ci-dessous mentionnées, signifieront :

1. — « Territoire » : les régions terrestres et les eaux territoriales, placées sous la souveraineté de l'État en question ;

2. — « Service aérien » : tout service aérien régulier assuré par un aéronef affecté au transport public des passagers, du courrier et des marchandises ;

3. — « Service aérien international » : tout service aérien qui survole le territoire de plusieurs États ;

4. — « Entreprise de transport aérien » : toute entreprise offrant ou exploitant un service aérien international ; et

5. — « Autorité Aéronautique » :

a) En ce qui concerne la Turquie : le Ministère des Communications,

b) En ce qui concerne la Yougoslavie : la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Ces institutions pourront être remplacées par toute autre institution ou personne qui serait ultérieurement habilitée à assumer leurs fonctions actuelles.

Article 14

Les transports aériens en cabotage seront exclusivement réservés aux entreprises nationales de transports aériens des Parties Contractantes.

Article 15

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. La validité dudit Accord prendra fin douze mois après le jour de la réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que, après entente intervenue entre les deux Parties Contractantes, ladite notification ne soit annulée avant l'expiration du délai en cours.

Article 16

Pour autant que leurs engagements internationaux les y obligent, les Parties Contractantes notifieront à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale le présent Accord et son annexe, le Protocole¹, les Contrats qui en découleront et les modifications qui pourraient y être apportées, ainsi que sa dénonciation éventuelle.

¹ Voir p. 112 de ce volume.

Each of the Contracting Parties shall defray one-half of the costs of the arbitral tribunal.

Article 13

For the purpose of this Agreement and its annex :

1. The term "territory" means the land areas and territorial waters under the sovereignty of the State concerned ;
2. The term "air service" means any scheduled air service performed by an aircraft for the public transport of passengers, mail and cargo ;
3. The term "international air service" means any air service which passes over the territory of more than one State ;
4. The term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service ; and
5. The term "aeronautical authority" means :
 - (a) In the case of Turkey, the Ministry of Communications,
 - (b) In the case of Yugoslavia, the Directorate-General of Civil Aviation.

These bodies may be replaced by any other body or person who may hereafter be authorized to assume the functions at present exercised by them.

Article 14

The right to engage in cabotage air traffic shall be reserved exclusively to the national airlines of the Contracting Parties.

Article 15

Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its decision to terminate this Agreement. 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 between the two Contracting Parties before the expiry of this period.

Article 16

The Contracting Parties shall notify the International Civil Aviation Organization of this Agreement, its annex, the Protocol,¹ any contracts connected therewith and any modifications thereof, as well as its termination, in so far as they are bound to do so under their international commitments.

¹ See p. 113 of this volume.

Article 17

Le présent Accord entrera en vigueur le jour où les Parties Contractantes se communiqueront par un échange de Notes l'accomplissement par chacune d'elles des formalités de ratification ou d'approbation selon leurs règles constitutionnelles.

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

FAIT à Ankara, le 16 avril 1953 en français en double exemplaire.

Pour le Gouvernement
de la République Turque :
Adnan KURAL

Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Fédérative de Yougoslavie :
Jovan BOZOVIC

ANNEXE

SECTION I

L'entreprise ou les entreprises turques désignées pourront exploiter la ligne aérienne à fréquence régulière définie ci-après :

Ankara–Istanbul–Salonique (ou Athènes)–Skopje–Belgrade
avec prolongation en Europe dans les deux Directions.

Pendant l'exploitation de cette ligne, elles auront la faculté :

a) de débarquer sur le territoire yougoslave des passagers, des envois postaux et des marchandises embarqués sur le territoire turc et sur celui de tout autre pays.

b) d'embarquer sur le territoire yougoslave des passagers, des envois postaux et des marchandises à destination du territoire turc et de celui de tout autre pays.

SECTION II

L'entreprise yougoslave désignée pourra exploiter la ligne aérienne à fréquence régulière définie ci-après :

Belgrade–Skopje–Salonique (ou Athènes)–Istanbul–Ankara
avec prolongation vers l'Asie dans les deux Directions.

Pendant l'exploitation de cette ligne, elle aura la faculté :

a) de débarquer sur le territoire turc des passagers, des envois postaux et des marchandises embarqués sur le territoire yougoslave et sur celui de tout autre pays, et

b) d'embarquer sur le territoire turc des passagers, des envois postaux et des marchandises à destination du territoire yougoslave et de celui de tout autre pays.

Article 17

This Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties notify each other by an exchange of notes that they have completed the formalities for ratification or approval in accordance with their respective constitutional procedures.

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

DONE at Ankara on 16 April 1953 in duplicate in the French language.

For the Government
of the Turkish Republic :
Adnan KURAL

For the Government
of the Federal People's Republic
of Yugoslavia :
Jovan Bozovic

ANNEX

SECTION I

The designated Turkish airline or airlines may operate the following regular air service :

Ankara–Istanbul–Salonica (or Athens)–Skoplje–Belgrade
with an extension in Europe, in both directions.

During the operation of this service, they shall have the right :

- (a) To set down in Yugoslav territory, passengers, mail and cargo picked up in Turkish territory or in the territory of any other country ;
- (b) To pick up in Yugoslav territory, passengers, mail and cargo destined for Turkish territory or for the territory of any other country.

SECTION II

The designated Yugoslav airline may operate the following regular air service :

Belgrade–Skoplje–Salonica (or Athens)–Istanbul–Ankara
with an extension to Asia in both directions.

During the operation of this service, it shall have the right :

- (a) To set down in Turkish territory passengers, mail and cargo picked up in Yugoslav territory or in the territory of any other country, and
- (b) To pick up in Turkish territory, passengers, mail and cargo destined for Yugoslav territory or for the territory of any other country.

SECTION III

Les Autorités Aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes se communiqueront réciproquement au moins quinze jours avant la mise en exploitation de leurs services respectifs :

La liste du personnel navigant prévu pour cette exploitation, types et marques des avions qui seront utilisés, horaire comprenant toutes les escales, ainsi que toutes les autres données qui pourraient être utiles pour la régularité et la sécurité de l'exploitation des services convenus.

Lesdites Autorités devront également se communiquer toutes les modifications éventuelles.

Ankara, le 16 avril 1953

Adnan KURAL

Jovan Bozovic

PROTOCOLE

Au moment de signer l'Accord relatif aux transports aériens entre la République Turque et la République Populaire Fédérative de Yougoslavie en date de ce jour¹, les représentants des deux Parties Contractantes sont tombés d'accord sur les points suivants :

1 — Les Parties Contractantes considérant que le développement en cours de leurs entreprises aériennes pourrait rendre nécessaire dans un proche avenir l'utilisation effective des prolongations de lignes prévues dans les deux premières sections de l'Annexe, se sont entendues pour s'accorder dans deux ans, le droit desdites prolongations vers l'Europe d'une part et vers l'Asie de l'autre.

Elles pourraient d'autre part, s'accorder ce droit avant ladite échéance à la suite d'une entente préalable à ce sujet.

2 — Les Parties Contractantes se réservent le droit, pour leurs entreprises nationales respectives, d'assumer réciproquement les services d'assistance terrestre (*handling*) et la représentation générale dans l'exploitation des services en question.

3 — En ce qui concerne les vols spéciaux qui ne sont pas mentionnés dans l'Accord, les Parties Contractantes s'accorderont les autorisations nécessaires pour l'accomplissement de ces vols avec ou sans escale sur leurs territoires soit à destination de ces territoires soit à travers ceux-ci.

Les avions effectuant ces vols jouiront de la possibilité d'effectuer des escales techniques.

4 — Il est entendu que si au moment où les entreprises turques commenceront à effectuer les services prévus dans l'annexe le prix des carburants et des huiles

¹ Voir p. 100 de ce volume.

SECTION III

Not less than fifteen days before their respective services are put into operation the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall notify each other of :

The list of air crew designated to operate these services, types and makes of aircraft to be used, time-tables indicating all stops and any other information that may be useful to ensure the regularity and safety of operation of the agreed services.

They shall likewise notify each other of any subsequent changes therein.

Ankara, 16 April 1953

Adnan KURAL

Jovan BOZOVIC

PROTOCOL

On proceeding to sign the Air Transport Agreement between the Turkish Republic and the Federal People's Republic of Yugoslavia on this day's date,¹ the representatives of the two Contracting Parties agreed as follows :

1. The Contracting Parties, considering that the present development of their airlines may make it necessary in the near future to use the extensions of routes provided for in the first two sections of the annex, have agreed to grant each other, in two years, the right to effect such extensions of route to Europe, on the one hand, and to Asia on the other.

They may, moreover, grant each other this right before the expiry of the said period pursuant to an agreement in the matter.

2. The Contracting Parties reserve for their respective national airlines the right to assume, on a basis of reciprocity, responsibility for ground (handling) services and general representation in the operation of these services.

3. With respect to special flights which are not mentioned in the Agreement, the Contracting Parties shall grant each other the necessary authorization for such flights to or across their territories, with or without stops in those territories.

Aircraft making these flights may make non-traffic stops.

4. It is understood that if at the time when the Turkish airlines begin to operate the services enumerated in the annex, there is a substantial difference

¹ See p. 101 of this volume.

lubrifiantes présente en Yougoslavie une différence sensible avec le prix des mêmes matières en Turquie, un Accord sera conclu entre les services compétents des Parties Contractantes afin d'assurer, soit le nivellement des prix, soit un mode de paiement par voie de compensation en nature.

Cette question des prix sera réglée, d'une façon similaire, aussitôt que faire se pourra, pour les vols spéciaux.

FAIT à Ankara, le 16 avril 1953, en français en double exemplaire.

Pour le Gouvernement
de la République Turque :
Adnan KURAL

Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Fédérative de Yougoslavie :
Jovan Bozovic

between the price of fuel and lubricating oils in Yugoslavia and the price of such materials in Turkey, an agreement shall be concluded between the competent services of the Contracting Parties with a view to ensuring either price equalization or a method of payment by compensation in kind.

In the case of special flights, this question of prices shall be settled in a similar manner, as soon as possible.

DONE at Ankara, on 16 April 1953 in duplicate in the French language.

For the Government
of the Turkish Republic :
Adnan KURAL

For the Government
of the Federal People's
Republic of Yugoslavia :
Jovan Bozovic

No. 3607

**AUSTRALIA
and
THAILAND**

Exchange of notes constituting an agreement regarding the exercise of traffic rights at Bangkok, by Qantas Empire Airways Ltd., on the air service between Australia and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Bangkok, 2 and 9 July, 9 and 18 September, and 8 and 26 October 1953

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**AUSTRALIE
et
THAÏLANDE**

Échange de notes constituant un accord relatif à l'exercice à Bangkok, par la compagnie Qantas Empire Airways Ltd., de droits commerciaux sur la route aérienne exploitée entre l'Australie et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Bangkok, 2 et 9 juillet, 9 et 18 septembre, et 8 et 26 octobre 1953

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

No. 3607. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN AUSTRALIA AND THAILAND REGARDING THE EXERCISE OF TRAFFIC RIGHTS AT BANGKOK, BY QANTAS EMPIRE AIRWAYS LTD., ON THE AIR SERVICE BETWEEN AUSTRALIA AND THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND. BANGKOK, 2 AND 9 JULY, 9 AND 18 SEPTEMBER, AND 8 AND 26 OCTOBER 1953

I

AUSTRALIAN LEGATION
BANGKOK

32/53

2nd July, 1953

The Australian Legation presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs and has the honour to inform the Ministry that the Australian authorities have given consideration to a proposal to include Bangkok as an intermediate stop on the air service between Australia and the United Kingdom which is operated by Qantas Empire Airways Ltd., as the designated airline of the Australian Government.

The Company contemplates that initially it would make calls at Bangkok on two services per week in each direction on the following route :

Australia-Djakarta-Singapore-Bangkok-Calcutta-Karachi-Basra-Cairo or Beirut-Rome-Frankfurt or Paris-London.

The Australian authorities would be glad to learn as soon as is convenient whether the Thai authorities would be willing to authorise Qantas Empire Airways Ltd. to exercise traffic rights at Bangkok on the route mentioned, and the Legation would appreciate advice accordingly from the Ministry in due course.

II

No. 15626/2496

The Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Australian Legation and has the honour to acknowledge the receipt of the latter's Note

¹ Came into force on 26 October 1953 by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 3607. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹
ENTRE L'AUSTRALIE ET LA THAÏLANDE RELATIF À
L'EXERCICE À BANGKOK, PAR LA COMPAGNIE QANTAS
EMPIRE AIRWAYS LTD., DE DROITS COMMERCIAUX
SUR LA ROUTE AÉRIENNE EXPLOITÉE ENTRE
L'AUSTRALIE ET LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-
BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD. BANGKOK,
2 ET 9 JUILLET, 9 ET 18 SEPTEMBRE, ET 8 ET 26 OC-
TOBRE 1953

I

LÉGATION D'AUSTRALIE
BANGKOK

32/53

Le 2 juillet 1953

La Légation d'Australie présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et a l'honneur de lui faire connaître que les autorités australiennes ont étudié une proposition tendant à inclure Bangkok, comme escale intermédiaire, sur la route aérienne exploitée entre l'Australie et le Royaume-Uni par la compagnie Qantas Empire Airways Ltd., en tant qu'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement australien.

La Compagnie envisage, au début, de faire escale à Bangkok au cours de deux vols par semaine dans chaque sens, sur la route ci-après :

Australie-Djakarta-Singapour-Bangkok-Calcutta-Karachi-Bassora-Le Caire ou Beyrouth-Rome-Francfort ou Paris-Londres.

Les autorités australiennes désireraient savoir, le plus rapidement possible, si les autorités thaïlandaises sont disposées à permettre que la compagnie Qantas Empire Airways Ltd. exerce des droits commerciaux à Bangkok sur la route susindiquée, et la Légation serait reconnaissante au Ministère de bien vouloir l'en informer le moment venu.

II

N^o 15626/2496

Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à la Légation d'Australie et a l'honneur d'accuser réception de sa note n^o 32/53 en date du

¹ Entré en vigueur le 26 octobre 1953 par l'échange desdites notes.

No. 32/53 dated the 2nd July, 1953, regarding the proposal of the Qantas Empire Airways Ltd. to make calls at Bangkok with traffic rights on the air service between Australia and United Kingdom.

The Ministry has the honour to state that the matter has been duly referred to the competent authorities and will communicate with the Legation again as soon as a reply is received.

Ministry of Foreign Affairs
Saranrom Palace

9th July, 1953

III

No. 21553/2496

The Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Australian Legation and, in continuation of the Ministry's Note No. 15626/2496 dated the 9th July, 1953, has the honour to state that a reply has now been received from the competent authorities to the effect that in principle they have no objection to the proposal of Qantas Empire Airways Ltd. to make calls at Bangkok with traffic rights on the air service between Australia and the United Kingdom, provided an Agreement for Air Services be first concluded between Thailand and Australia.

Ministry of Foreign Affairs
Saranrom Palace

9th September, 1953

IV

43/53

AUSTRALIAN LEGATION
BANGKOK

18th September, 1953

The Australian Legation presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs and has the honour to refer to the Legation's Note No. 32/53 of 2nd July, 1953, requesting traffic rights at Bangkok for Qantas Empire Airways Limited on the Company's air service between Australia and the United Kingdom.

The Australian authorities are grateful to learn that the Thailand Government will grant to Qantas the traffic rights requested in the abovementioned Note and now desire, in accordance with the wishes of the Thailand Government, to

2 juillet 1953, relative à la proposition de la compagnie Qantas Empire Airways Ltd. de faire des escales commerciales à Bangkok sur la route qu'elle exploite entre l'Australie et le Royaume-Uni.

Le Ministère a l'honneur de communiquer que les autorités compétentes ont été dûment saisies de cette question, et il se mettra de nouveau en rapport avec la Légation dès réception de leur réponse.

Ministère des affaires étrangères
Palais Saranrom

Le 9 juillet 1953

III

N° 21553/2496

Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à la Légation d'Australie et, faisant suite à la note du Ministère n° 15626/2496 en date du 9 juillet 1953, a l'honneur de lui faire connaître que les autorités compétentes ont à présent fait parvenir leur réponse, aux termes de laquelle elles déclarent n'avoir aucune objection de principe à formuler contre la proposition présentée par la compagnie Qantas Empire Airways Ltd. de faire des escales commerciales à Bangkok sur la route aérienne qu'elle exploite entre l'Australie et le Royaume-Uni, à condition toutefois qu'un accord relatif aux services aériens soit d'abord conclu entre la Thaïlande et l'Australie.

Ministère des affaires étrangères
Palais Saranrom

Le 9 septembre 1953

IV

43/53

LÉGATION D'AUSTRALIE BANGKOK

La Légation d'Australie présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, se référant à sa propre note n° 32/53 en date du 2 juillet 1953, aux termes de laquelle elle demandait l'octroi à la Qantas Empire Airways Limited de droits commerciaux à Bangkok, sur la route aérienne que cette compagnie exploite entre l'Australie et le Royaume-Uni, a l'honneur de communiquer ce qui suit.

Les autorités australiennes ont appris avec satisfaction que le Gouvernement thaïlandais veut bien accorder à la compagnie Qantas les droits commerciaux demandés dans la note susmentionnée, et, conformément au désir exprimé par

N° 3607

apply for a permit for such rights on a temporary basis pending the negotiation of an air transport agreement.

The Australian authorities will be glad if the necessary permit in favour of Qantas could be issued at your earliest convenience.

V

No. 24295/2496

The Ministry of Foreign Affairs presents its compliments to the Australian Legation and, with reference to the latter's Note No. 43/53 dated the 18th September, 1953, has the honour to state, in reply, that pending the conclusion of an Agreement for Air Services between Thailand and Australia, temporary permission has been granted by the competent authorities for Qantas Empire Airways Limited to exercise traffic rights at Bangkok in the operation of its air service between Australia and the United Kingdom, on the understanding that the Australian Government will likewise grant reciprocal rights to Thai civil aircraft proceeding to Australia in the meantime.

Ministry of Foreign Affairs
Saranrom Palace

8th October, 1953

VI

AUSTRALIAN LEGATION

BANGKOK

26th October, 1953

The Australian Legation presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs and has the honour to acknowledge with thanks receipts of the Ministry's Note No. 24295/2496 of 8th October, 1953.

The contents of the Note were duly conveyed to the Australian authorities concerned, who have noted with appreciation that, pending conclusion of an agreement for air services between Thailand and Australia, temporary permission has been granted by the competent Thai authorities for Qantas Empire Airways Ltd. to exercise traffic rights at Bangkok in the operation of its air service between Australia and the United Kingdom.

The Australian authorities are agreeable to the granting of rights to an air line designated by the Thai Government to operate to Australia on the understanding that this will not in any way determine the precise nature and extent

le Gouvernement thaïlandais, elles voudraient à présent demander la délivrance d'un permis temporaire visant ces droits, en attendant la négociation d'un accord relatif aux transports aériens.

Les autorités australiennes seraient heureuses si le permis nécessaire pouvait être délivré à la compagnie Qantas dès que faire se pourra.

V

N° 24295 /2496

Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à la Légation d'Australie et, répondant à sa note n° 43/53 en date du 18 septembre 1953, a l'honneur de lui faire connaître qu'en attendant la conclusion d'un accord relatif aux services aériens entre la Thaïlande et l'Australie, les autorités compétentes ont accordé à la compagnie Qantas Empire Airways Limited une autorisation temporaire d'exercer des droits commerciaux à Bangkok au cours de l'exploitation du service aérien que cette compagnie assure entre l'Australie et le Royaume-Uni, étant entendu que, de son côté, le Gouvernement australien voudra bien accorder, à titre de réciprocité, des droits analogues au profit des aéronefs civils thaïlandais qui se rendraient en Australie, au cours de la même période.

Ministère des affaires étrangères
Palais Saranrom

Le 8 octobre 1953

VI

LÉGATION D AUSTRALIE

BANGKOK

Le 26 octobre 1953

La Légation d'Australie présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et a l'honneur de le remercier de sa note n° 24295/2496 du 8 octobre 1953, dont elle accuse réception.

La teneur de cette note a été dûment communiquée aux autorités australiennes intéressées, qui ont été heureuses d'apprendre qu'en attendant la conclusion d'un accord relatif aux services aériens entre la Thaïlande et l'Australie, les autorités thaïlandaises compétentes avaient accordé à la compagnie Qantas Empire Airways Ltd. une autorisation temporaire d'exercer des droits commerciaux à Bangkok au cours de l'exploitation du service aérien que cette compagnie assure entre l'Australie et le Royaume-Uni.

Les autorités australiennes acceptent d'accorder des droits à une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement thaïlandais aux fins d'exploiter des services à destination de l'Australie, étant entendu que cet octroi ne préjugera

of rights to be granted reciprocally nor require acceptance by either party of an air line that is not substantially owned and effectively controlled by nationals of the designating party.

Qantas Empire Airways Ltd. has been requested to make available promptly to the Thai aeronautical authorities appropriate time tables and fare schedules, and will introduce calls at Bangkok in accordance with the permit now granted with the service departing from Sydney on 14th November, 1953.

nullement la nature et l'étendue précises des droits qui seront accordés par la suite à titre de réciprocité et n'obligera pas l'une ou l'autre partie à donner son agrément à une entreprise de transports aériens dont une part importante de la propriété et le contrôle effectif ne seraient pas entre les mains de ressortissants de la partie qui la désigne.

La compagnie Qantas Empire Airways Ltd. a été priée de fournir sans retard aux autorités aéronautiques thaïlandaises ses horaires et tarifs se rapportant audit service ; elle inaugurerà l'escale de Bangkok, conformément au permis dont elle est maintenant titulaire, au cours du vol effectué par l'aéronef quittant Sydney le 14 novembre 1953.

No. 3608

**SWITZERLAND
and
LEBANON**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Beirut,
on 3 March 1954**

**Exchange of notes concerning the operation of a Switzer-
land-Beirut-Cairo service. Beirut, 27 March 1954**

Official texts of the Agreement: French and Arabic.

Official text of the Exchange of notes: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**SUISSE
et
LIBAN**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe).
Signé à Beyrouth, le 3 mars 1954**

**Échange de notes concernant l'exploitation d'un service
Suisse-Beyrouth-Le Caire. Beyrouth, 27 mars 1954**

Textes officiels de l'Accord: français et arabe.

Texte officiel de l'échange de notes: français.

Enregistrés par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

وابتاتاً لذلك وقع هذا الاتفاق ممثلاً الفريقين المتعاقدين ، مفوضين بذلك من حكومتيهما .
حرر في بيروت بتاريخ ٣ آذار ١٩٥٤ على: نسختين باللغة الفرنسية واللغة العربية ، ويعتبر
النصان رسميين .

عن حكومة الجمهورية اللبنانية
الامضاء : الفرد نقاش

عن المجلس الاتحادي السويسري
الامضاء : فرانز كابلر

الملحق

- ١ - تمنح المؤسسات المعينة من قبل فريق متعاقد على اراضي الفريق المتعاقد الاخر حق المرور وحق الهبوط الغير التجاري . ويمكنها استعمال المطارات والافادة من التسهيلات الاخرى الممنوحة للنقل الدولي . وتمنح ايضا ، طبقا لشروط هذا الاتفاق ، على اراضي الفريق المتعاقد الاخر وعلى الخدمات المحددة فيما بعد حق حمل وانزال ما يشمله النقل الدولي من ركاب وارساليات بريدية وبضائع .
- ٢ - يمارس حق التحميل والتفريغ في النقل الدولي من والى بلاد اخرى على اراضي فريق متعاقد وفاقا للمبادئ العامة للتوسع المنظم التي ايدها الفريقان المتعاقدان وذلك طبقا لشروط تقضي بان تناسب السعة مع حاجات النقل في المناطق المجتازة مع رعاية مصلحة الخطوط المحلية والمنطقة .

الجدول الاول

الخطوط التي يمكن ان تستثمرها المؤسسات السويسرية المعينة :

- ١ - سويسرا - ايطاليا - اليونان - تركيا - لبنان .
 - ٢ - سويسرا - ايطاليا - اليونان - تركيا - لبنان - ايران - وما وراءه .
 - ٣ - سويسرا - ايطاليا - اليونان - تركيا - لبنان - العراق (البصرة) وما وراءه .
- وذلك في كلا الاتجاهين مع حرية الغاء بعض المحطات اثناء رحلات كاملة او جزئية .

الجدول الثاني

الخطوط التي يمكن ان تستثمرها المؤسسات اللبنانية المعينة .

- ١ - لبنان - تركيا - اليونان - ايطاليا - سويسرا .
 - ٢ - لبنان - اليونان - ايطاليا - سويسرا وما وراءها .
- وذلك في كلا الاتجاهين مع حرية الغاء بعض المحطات اثناء رحلات كاملة او جزئية .

٣ - تجرى على الركاب المارين عبر اراضي أحد الفريقين المتعاقدين مراقبة مختصرة . وتعفى الامتعة والبضائع من رسوم الجمرك ورسوم الاستيراد وغيرها من الرسوم والضرائب الوطنية اذا كان المرور مباشرا .

المادة الثامنة

يحتفظ كل فريق متعاقد بحقه رفض او الغاء رخصة الاستثمار لمؤسسة يعينها الفريق المتعاقد الاخر عندما لا يثبت لديه ان جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في حوزة رعايا احد الفريقين المتعاقدين وعندما لا تتقيد هذه المؤسسة بالقوانين والانظمة الواردة في المادة السابعة اعلاه او بالشروط التي تخضع لحكمها الرخصة الممنوحة .

المادة التاسعة

يسجل هذا الاتفاق لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

المادة العاشرة

اذا رغب فريق متعاقد في تعديل احد بنود هذا الاتفاق او ملحقه عمدت سلطات طيران الفريقين المتعاقدين الى التشاور فيما بينها لهذه الغاية . يجري التشاور خلال الستين يوما من تاريخ تقديم الطلب . لا تطبق التعديلات في حالة الاتفاق عليها ، الا بعد تأكيدها بتبادل رسائل بالطرق الدبلوماسية .

المادة الحادية عشرة

- ١ - يرفع كل خلاف يطرأ بين الفريقين المتعاقدين على تفسير وتطبيق هذا الاتفاق وملحقه، اذا تعذرت تسويته بالمفاوضات المباشرة ، الى كل محكمة مختصة قد تنشأ في المنظمة الدولية للطيران المدني او الى مجلس المنظمة اذا لم تنشأ هذه المحكمة . على انه يمكن للفريقين المتعاقدين ، بالاتفاق بينهما ، العمل على بت الخلاف برفعه الى هيئة تحكيمية او الى اي شخص او هيئة اخرى .
- ٢ - يتعهد الفريقان المتعاقدان بالتقيد بالحكم الصادر الذي يعتبر نهائيا .

المادة الثانية عشرة

يحق لكل فريق متعاقد ان يبطل مفعول هذا الاتفاق وذلك باسعار يوجهه للفريق المتعاقد الاخر سنة قبل الابطال .

المادة الثالثة عشرة

يصح هذا الاتفاق نافذا في اليوم التالي لتبادل الفريقين المتعاقدين وثائق الابرام . وفيما يتعلق بالاعفاء من الرسوم يرجع مفعوله لتاريخ توقيعه ، وتعاد الرسوم المستوفاة ابتداء من هذا التاريخ .

المادة الخامسة

- منما لكل تفاوت وضمانا للمساواة في المعاملة ، اتفق على ما يلي :
- أ - يجوز لكل فريق متعاقد ان يفرض او ان يسمح بفرض رسوم عادلة ومعقولة لقاء استعمال المطارات والتسهيلات الاخرى دون ان تزيد هذه الرسوم عما يمكن ان تدفعه طائراته الوطنية التي تعمل في خطوط دولية مماثلة .
- ب - تفيد الوقود وقطع الغيار التي تدخلها المؤسسات المعنية من احد الفريقين المتعاقدين او التي تنقلها طائراتها او التي تدخل لحسابها ولحاجة طائراتها الى اراضي الفريق المتعاقد الاخر من المعاملة التي تحظى بها المؤسسات الوطنية او من معاملة الدولة الاكثر رعاية ، وذلك فيما يتعلق بالرسوم الجمركية ونفقات التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب الوطنية .
- ج - تعفى من رسوم الجمارك ونفقات التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب الوطنية الطائرات التي تعمل في الخدمات المتفق عليها من قبل المؤسسات المعنية من احد الفريقين المتعاقدين عند دخولها اراضي الفريق المتعاقد الاخر ويعفى كذلك الوقود وزيت التشحيم وقطع الغيار والاجهزة العادية والخزير التي تبقى داخل الطائرات حتى ولو استعملت هذه المواد أو استهلكت اثناء الطيران فوق هذه الاراضي .
- د - لا يمكن تفرغ المواد المعفاة بمقتضى الفقرة السابقة الا بموافقة السلطات الجمركية التابعة للفريق المتعاقد الاخر . توضع هذه المواد تحت المراقبة الجمركية حتى تتم اعادة تصديرها على الا يحول عائق دون استعمالها لاسباب فنية .

المادة السادسة

- يعترف كل من الفريقين المتعاقدين بصحة شهادات الملاحة وشهادات الاهلية والاجازات الصادرة عن الفريق الاخر او المصدقة منه بغية استثمار الخدمات المتفق عليها . على ان لكل فريق متعاقد ان يحتفظ بحقه بعدم الاعتراف بصلاحيه شهادات الاهلية والاجازات التي تمنحها دولة اخرى لرعاياه للطيران فوق اراضيه .

المادة السابعة

- ١ - تسري احكام القوانين والانظمة التي يطبقها فريق متعاقد على دخول اراضيه والخروج منها على طائرات تعمل في الملاحة الجوية الدولية او تحليق هذه الطائرات فوق اراضيه على طائرات المؤسسات المعنية دون تمييز في الجنسية .
- ٢ - تطبق القوانين والانظمة المعمول بها لدى فريق متعاقد والمتعلقة بدخول واقامة وخروج الركاب والملاحين والارساليات البريدية والبضائع كعاملات الدخول والهجرة والمأذونيات وجوازات السفر والجمرك والحجر الصحي على الركاب والملاحين والارساليات البريدية والبضائع التي تحملها طائرات المؤسسات المعنية من قبل الفريق المتعاقد الاخر اثناء وجود هذه الطائرات على الاراضي المذكورة .

No. 3608. TEXTE ARABE — ARABIC TEXT

اتفاق النقل الجوي بين سويسرا ولبنان

ان المجلس الاتحادي السويسري
وحكومة الجمهورية اللبنانية
رغبة منهما في تنشيط النقل الجوي المدني بين سويسرا ولبنان ، قد اتفقا على ما يأتي :

المادة الاولى

يمنح كل من الفريقين المتعاقدين الفريق الاخر الحقوق المبيته في امدحت المرفق
والضرورية لانشاء خدمات جوية (تدعى فيما يلي « الخدمات المتفق عليها » ، محددة في الملحق
المذكور .

المادة الثانية

- ١ - يمكن افتتاح الخدمات المتفق عليها عندما :
أ - يعين لهذه الغاية الفريق المتعاقد الذي منحت له الحقوق مؤسسة او مؤسسات
النقل الجوي .
ب - يصدر الفريق المتعاقد الذي يمنح الحقوق الى المؤسسات المذكورة ، خلال
مهلة معقولة ، اجازة الاستثمار المخصصة مع التحفظ باحكام الفقرة الثانية من هذه
المادة وباحكام المادة الثامنة الواردة فيما بعد .
- ٢ - بيد انه يجوز ان يطلب الى المؤسسات المعينة ، قبل ان تفتتح الخدمات المتفق عليها ،
ان تثبت لسلطات الطيران التابعة للفريق المتعاقد الذي يمنح الحقوق ان يوسعها ان
تستوفي الشروط النظامية حسب ما تقتضيه القوانين والانظمة التي تطبقها فعليا هذه
السلطات والمتعلقة باستثمار الخدمات الجوية الدولية .
- ٣ - يتوقف الاستثمار في المناطق المحتلة عسكريا ، اذا اقتضى الامر ، على موافقة السلطات
العسكرية المختصة .

المادة الثالثة

تحدد التعريفات على اساس معدلات معقولة مع مراعاة الاقتصاد في الاستثمار والربح المعقول
والخصائص التي تتوفر في كل خط كالسرعة والرفاهية . تراعى ايضا ، بقدر المستطاع ،
توصيات منظمة النقل الجوي الدولي (ياطا) .

المادة الرابعة

تفيد المؤسسات المعينة على اراضي الفريقين المتعاقدين من امكانات ماثلة وعادلة لاستثمار
الخدمات المتفق عليها .

N° 3608. ACCORD¹ ENTRE LA SUISSE ET LE LIBAN RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À BEYROUTH, LE 3 MARS 1954

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République Libanaise, désirant favoriser le transport aérien civil entre la Suisse et le Liban, conviennent de ce qui suit :

Article premier

Les Parties contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés à l'annexe² ci-jointe, nécessaires à l'établissement des services aériens (dénommés ci-après « services convenus ») qui y sont définis.

Article 2

1. Les services convenus pourront être inaugurés aussitôt que :
 - a. La Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné à cet effet une ou plusieurs entreprises de transports aériens ;
 - b. La Partie contractante qui accorde les droits aura délivré auxdites entreprises l'autorisation d'exploitation appropriée, ce que, sous réserve du paragraphe 2 du présent article et de l'article 8 ci-après, elle fera dans un délai raisonnable.
2. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès de l'autorité aéronautique de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites, aux termes des lois et règlements normalement appliqués par cette autorité, pour l'exploitation de services aériens internationaux.
3. Dans les zones occupées par des forces armées, la mise en exploitation dépendra encore, s'il y a lieu, de l'autorisation des autorités militaires compétentes.

Article 3

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 service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte, dans la mesure du possible, des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA).

¹ Entré en vigueur le 29 mars 1955, le lendemain du jour de l'échange des instruments de ratification, conformément à l'article 13.

² Voir p. 140 de ce volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3608. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN SWITZERLAND AND LEBANON. SIGNED AT BEIRUT, ON 3 MARCH 1954

The Swiss Federal Council and the Government of the Lebanese Republic, desiring to promote civil air transport between Switzerland and Lebanon, have agreed as follows :

Article 1

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the annex² hereto with a view to establishing the air services described therein (hereafter referred to as "agreed services").

Article 2

1. The agreed services may be inaugurated as soon as :

- (a) The Contracting Party to whom the rights are granted has designated one or more airlines for this purpose ;
- (b) The Contracting Party granting the rights has issued the appropriate operating permit to the said airlines, which, subject to the provisions of paragraph 2 of this article and of article 8 below, it shall do without undue delay.

2. Nevertheless, before being authorized to inaugurate the agreed services, the designated airlines may be called upon to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services.

3. In areas of military occupation, the inauguration of the agreed services shall further be subject, if necessary, to the authorization of the competent military authorities.

Article 3

Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as speed and accommodation. So far as possible, account shall also be taken of the recommendations of the International Air Transport Association (IATA).

¹ Came into force on 29 March 1955, the day following the date of the exchange of the instruments of ratification, in accordance with article 13.

² See p. 141 of this volume.

Article 4

Les entreprises désignées bénéficieront, sur le territoire des Parties contractantes, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

Article 5

Pour éviter toute discrimination et assurer l'égalité de traitement, il est convenu que :

- a. Chaque Partie contractante pourra imposer ou permettre que soient imposées des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres facilités ; elle fera en sorte que ces taxes ne soient pas plus élevées que celles qui seraient payées par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.
- b. Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie contractante par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante ou pour le compte de ces entreprises et destinés uniquement aux aéronefs de celles-ci bénéficieront du traitement national ou de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.
- c. Les aéronefs utilisés sur les services convenus par les entreprises désignées d'une Partie contractante, les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant dans ces aéronefs seront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exempts des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.
- d. Les marchandises ainsi exemptes ne pourront être débarquées qu'avec l'assentiment des autorités douanières de l'autre Partie contractante ; elles seront placées sous contrôle douanier jusqu'à leur réexportation, mais sans que leur utilisation pour des raisons techniques soit entravée.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et encore en force seront reconnus valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus. Cependant chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valables pour la circulation au-dessus de son territoire les brevets d'aptitude et licences conférés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 7

1. 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

Article 4

There shall be a fair and equal opportunity in the territory of the Contracting Parties for the designated airlines to operate the agreed services.

Article 5

In order to prevent discrimination and to ensure equality of treatment, it is agreed that :

- (a) Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed fair and reasonable charges for the use of airports and other facilities ; it shall ensure that these charges will not be higher than would be paid by its national aircraft engaged in similar international services.
- (b) Fuel and spare parts introduced into or taken on board in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the airlines designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of those airlines shall be accorded national or most-favoured-nation treatment with respect to customs duties, inspection fees and other national duties and charges.
- (c) Aircraft operated on the agreed services by the designated airlines 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 other national duties or charges, even though such supplies be used or consumed on flights over that territory.
- (d) Articles so exempted may be unloaded only with the consent of the customs authorities of the other Contracting Party ; they shall, pending their re-exportation, be placed under customs supervision, but this shall not preclude their use for technical purposes.

Article 6

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 purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights over its own territory certificates of competency or licences issued to its own nationals by another State.

Article 7

1. 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

ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront sans distinction de nationalité aux aéronefs des entreprises désignées.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités d'admission, d'immigration et de congé, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant que ceux-ci se trouveront sur ledit territoire.

3. Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises seront exempts des droits de douane, frais d'importation ou autres droits et taxes nationaux si le transit est direct.

Article 8

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou de la révoquer lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante 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 si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ci-dessus, ni aux conditions auxquelles ladite autorisation lui est accordée.

Article 9

Le présent accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 10

Si une Partie contractante estime désirable de modifier une clause quelconque du présent accord et de son annexe, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront à cet effet. Cette consultation devra avoir lieu dans les soixante jours à partir de la date de la demande. Si lesdites autorités s'entendent sur les modifications à apporter à l'accord, celles-ci n'entreront en vigueur qu'après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 11

1. Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes sera porté devant 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, devant le Conseil de cette Organisation. Toutefois,

or to flights of such aircraft over that territory shall apply without distinction as to nationality to aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay in and departure from its territory of passengers, crews, mail or cargo, such as those relating to entry, immigration and clearance, passports, custom, and quarantine, shall apply to the passengers, crews, mail and cargo carried on board the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while within that territory.

3. Simplified procedure shall be used in the case of passengers in transit through the territory of either Contracting Party. Baggage and goods in direct transit shall be exempt from customs duties, import fees or other national duties and charges.

Article 8

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from a designated airline of the other Contracting Party or to revoke such permit whenever it has no proof that substantial ownership and effective control of that airline are vested in nationals of either Contracting Party or whenever that airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 7 above or to fulfil the conditions under which the permit is granted.

Article 9

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 10

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement or its annex, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall enter into consultation for this purpose. The consultations shall take place within sixty days from the date of the request. If the said authorities agree on the modifications, the latter shall enter into force only after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 11

1. 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 any competent tribunal which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organization or, if there is no such tribunal, to the Council of that Organization. The Contract-

les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme.

2. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue, qui sera considérée comme définitive.

Article 12

Chaque Partie contractante pourra mettre fin au présent accord par avis donné un an d'avance à l'autre Partie contractante.

Article 13

Le présent accord entrera en vigueur le lendemain du jour de l'échange des instruments de ratification.

Pour ce qui est de l'exemption des droits, cette mesure aura effet dès le jour de la signature, et les droits perçus après cette date seront restitués.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

FAIT à Beyrouth, le 3 mars 1954, en double exemplaire, en langues française et arabe, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral
Suisse :
(Signé) F. KAPPELER

Pour le Gouvernement
de la République Libanaise :
(Signé) A. NACCACHE

ing Parties may, however, by agreement, settle the dispute by referring it either to an arbitral tribunal or to some other person or body.

2. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given, which shall be regarded as final.

Article 12

Either Contracting Party may terminate this Agreement by giving one year's notice to the other Party.

Article 13

This Agreement shall enter into force on the day following the date of the exchange of the instruments of ratification.

The provisions relating to exemption from charges shall have effect as from the date of signature and charges collected thereafter shall be reimbursed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Beirut on 3 March 1954, in duplicate, in the French and Arabic languages, both texts being equally authentic.

For the Swiss Federal
Council :
(Signed) F. KAPPELER

For the Government
of the Lebanese Republic :
(Signed) A. NACCACHE

ANNEXE

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante jouiront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit de transit et du droit d'escale non commerciale ; elles pourront aussi utiliser les aéroports et autres facilités prévus pour le trafic international. Elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre Partie contractante et sur les services définis ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises, aux conditions du présent accord.

2. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une Partie contractante 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 ceci dans des conditions telles que la capacité soit adaptée à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

TABLEAU I

Services que peuvent exploiter les entreprises suisses désignées :

1. Suisse-Italie-Grèce-Turquie-Liban ;
2. Suisse-Italie-Grèce-Turquie-Liban-Iran et au-delà ;
3. Suisse-Italie-Grèce-Turquie-Liban-Irak (Basrah) et au-delà ;

dans les deux directions, avec faculté de supprimer certaines escales, lors de tout ou partie des vols.

TABLEAU II

Services que peuvent exploiter les entreprises libanaises désignées :

1. Liban-Turquie-Grèce-Italie-Suisse ;
2. Liban-Turquie-Grèce-Italie-Suisse et au-delà ;

dans les deux directions, avec faculté de supprimer certaines escales, lors de tout ou partie des vols.

ANNEX

1. The airlines designated by one Contracting Party shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, the rights of transit and of stops for non-traffic purposes ; they may also use the airports and other facilities provided for international traffic. They shall further have the right in the territory of the other Contracting Party and on the services specified hereunder, to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo, under the terms of this Agreement.

2. The right to pick up and set down in the territory of either Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the Contracting Parties subscribe and in such a manner that capacity shall be related to the traffic demands of the areas through which the airline passes after taking account of local and regional services.

SCHEDULE I

Services which the designated Swiss airlines may operate :

1. Switzerland-Italy-Greece-Turkey-Lebanon ;
 2. Switzerland-Italy-Greece-Turkey-Lebanon-Iran and points beyond ;
 3. Switzerland-Italy-Greece-Turkey-Lebanon-Iraq (Basrah) and points beyond ;
- in both directions, with the option of omitting certain stops on any or all flights.

SCHEDULE II

Services which the designated Lebanese airlines may operate :

1. Lebanon-Turkey-Greece-Italy-Switzerland ;
 2. Lebanon-Turkey-Greece-Italy-Switzerland and points beyond ;
- in both directions, with the option of omitting certain stops on any or all flights.

ÉCHANGE DE NOTES CONCERNANT L'EXPLOITATION
D'UN SERVICE SUISSE-BEYROUTH-LE CAIRE.
BEYROUTH, 27 MARS 1954

I

Beyrouth, le 27 mars 1954

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens entre le Liban et la Suisse, conclu le 3 mars 1954¹ et à l'échange de lettres de la même date concernant l'exploitation provisoire d'un service Suisse-Beyrouth-Le Caire et vice versa, j'ai l'honneur de vous proposer, conformément à l'article 10 dudit Accord, ce qui suit :

Outre les services définis au tableau I de l'annexe audit Accord, les entreprises suisses désignées pourront exploiter un service Suisse-Beyrouth-Le Caire et vice versa, étant entendu qu'elles ne seront pas autorisées à débarquer ou à embarquer au Caire des passagers, des envois postaux et des marchandises en provenance ou à destination du Liban, ni à pratiquer le stop over entre Beyrouth et Le Caire et vice versa.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Affaires étrangères :
(Signé) Alfred NACCACHE

II

Beyrouth, le 27 mars 1954

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour ainsi conçue :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de vous confirmer l'accord de mon Gouvernement sur ce qui précède.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le Ministre de Suisse :
(Signé) F. KAPPELER

¹ Voir p. 132 de ce volume.

EXCHANGE OF NOTES CONCERNING THE OPERATION
OF A SWITZERLAND-BEIRUT-CAIRO SERVICE.
BEIRUT, 27 MARCH 1954

I

Beirut, 27 March 1954

Sir,

With reference to the Air Transport Agreement between Lebanon and Switzerland concluded on 3 March 1954¹ and to the exchange of notes of the same date concerning the provisional operation of a service Switzerland-Beirut-Cairo and vice versa, I have the honour to propose to you, in conformity with article 10 of the said Agreement, the following :

In addition to the services specified in schedule I of the annex to the said Agreement, the designated Swiss airlines shall be permitted to operate a service Switzerland-Beirut-Cairo and vice versa, on the understanding that they shall not have the right to pick up and set down in Cairo international traffic in passengers, mail and cargo coming from or destined for Lebanon, or to stop over between Beirut and Cairo and vice versa.

I have the honour to be, etc.

The Minister of Foreign Affairs :

(Signed) Alfred NACCACHE

II

Beirut, 27 March 1954

Sir,

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

[See note I]

I have the honour to confirm that the Swiss Government is in agreement with the foregoing.

I have the honour to be, etc.

The Swiss Minister :

(Signed) F. KAPPELER

¹ See p. 133 of this volume.

No. 3609

**SWITZERLAND
and
SYRIA**

Agreement (with annex) concerning regular civil air services. Signed at Damascus, on 26 May 1954

Official texts: French and Arabic.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**SUISSE
et
SYRIE**

Accord (avec annexe) relatif aux services aériens civils réguliers. Signé à Damas, le 26 mai 1954

Textes officiels français et arabe.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

ملحق

تتمتع المؤسسات التي يعينها كل من الفريقين المتعاقدين في اقليم الفريق المتعاقد الاخر ، بحق المرور والهبوط المدني لاغراض غير تجارية ، وتمتع ايضا في اقليم الفريق المتعاقد الاخر وعلى الخطوط الجوية المعينة في الجدول التالية ، بحق اخذ وانزال ما يشمله النقل الدولي من ركاب و بريد وبضائع ضمن الشروط المبينة في هذا الاتفاق .

الجدول « ١ »

الخطوط التي يحق للمؤسسات السويسرية المعينة استثمارها .
نقاط في سويسرا - روما - آثينا - استنبول - بيروت - دمشق - نقاط في العراق و / او في شرق الاردن . و / او في ايران . و / او في مصر ، وما وراء هذه الاقاليم .
بالاتجاهين مع حق الخيار بحذف محط واحد او اكثر في جميع الرحلات او بعضها .

الجدول « ٢ »

يحق للمؤسسات السورية المعينة ان تستثمر الخطوط الجوية في الاتجاهين على طرق جوية تبدأ من نقاط في سوريا وتتجه عبر نقاط متوسطة الى سويسرا وما وراء اقليمها .
ان النقاط المتوسطة واماكن الهبوط في سويسرا تعين فيما بعد باتفاق الفريقين المتعاقدين .

- ٣ - لاي من الطرفين المتعاقدين ان يطلب الى مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني او الى اية هيئة تحكيمية اخرى او الى شخص آخر او هيئة اخرى يكون موضوع الخلاف قد عرض عليها تطبيقا للفقرة (٢) المذكورة آنفا ، ان تأمر الفريقين المتعاقدين باتخاذ اجراءات مؤقتة الى ان يبت نهائيا في الخلاف .
- ٤ - يتعهد الفريقان المتعاقدان تنفيذ اي قرار يصدر وفقا للفقرة (٢) او اي امر يصدر وفقا للفقرة (٣) المذكورتين آنفا .
- ٥ - اذا تهامل احد الفريقين او تهاملت مؤسسه عينها احدهما في تنفيذ قرار صادر وفقا للفقرة (٢) او امر صادر وفقا للفقرة (٣) المذكورتين آنفا ، فللفريق المتعاقد الاخر مهما طال امد الاهمال ان يحد او يوقف او يلغي الحقوق التي منحها بمقتضى هذا الاتفاق ، للفريق المتعاقد المقصر او للمؤسسات المعينة من قبل هذا الفريق او للمؤسسة المعينة المقصرة .
- ٦ - لا تقيده احكام هذه المادة البتة ، حق كل من الفريقين المتعاقدين في تطبيق المادة ١٦/التالية .

المادة ١٥

يعدل هذا الاتفاق على وجه ينسجم مع احكام اية اتفاقية متعددة الاطراف تقيده بها الفريقان المتعاقدان وبدأ العمل بها .

المادة ١٦

يجوز لاي من الفريقين المتعاقدين ، في اي وقت شاء ، ان يعلن الفريق المتعاقد الاخر برغبته في انتهاء هذا الاتفاق ، ويبلغ هذا الاعلان في نفس الوقت الى المنظمة الدولية للطيران المدني وينتهي الاتفاق في هذه الحالة بعد مضي اثني عشر شهرا من تاريخ استلام الفريق المتعاقد الاخر للاعلان الا اذا سحب الاعلان الانهاء باتفاق الفريقين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . وفي حال عدم وجود اشعار بالاستلام من قبل الفريق المتعاقد الاخر فيعتبر الاعلان واقفا بعد مضي اربعة عشر يوما على استلامه من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة ١٧

يبدأ نفاذ هذا الاتفاق اعتبارا من تاريخ اليوم الذي يقوم فيه كل من الفريقين بتبليغ الفريق الاخر بمذكرات دبلوماسية ابرامه ، واثباتا لذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخولة من حكومتهم على هذا الاتفاق ووضوا عليه اختتامهم .

حرر في دمشق في ٢٦ ايار عام ١٩٥٤

على نسختين باللغتين العربية والفرنسية ، ويعتبر كلاهما له نفس المفعول والقوة .

عن مجلس الاتحاد السويسري
التوقيع
فرانز كابلر
وزير سويسرا المفوض

عن حكومة الجمهورية السورية
التوقيع
رشاد جبيري
وزير الاشغال العامة والمواصلات

كالمعاملات المتعلقة بالهجرة والاذن وجوازات السفر والجمرك والحجر الصحي على الركاب والملاحين والبريد والبضائع المنقولة بواسطة مركبات المؤسسات التي يعينها الفريق المتعاقد الاخر اثناء وجود هذه المركبات على اقليم الفريق الاول .

المادة ١٠

يحتفظ كل من الفريقين المتعاقدين بحقه في رفض او الغاء ترخيص الاستثمار للمؤسسات التي يعينها الفريق المتعاقد الاخر في اية حالة لا يقتنع فيها بان جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسات ومراقبتها الفعلية في يد رعايا اي من الفريقين المتعاقدين ، وكذلك في حالة عدم تنفيذ هذه المؤسسات المعينة القوانين والانظمة المنوه بها في المادة ٨ المذكورة انفا او عدم قيامها بتنفيذ الشروط التي منحت بموجبه الحقوق المبينة في هذا الاتفاق .

المادة ١١

تحقيقا للتعاون الوثيق تقوم سلطات الطيران لدى الفريقين المتعاقدين بالتشاور بين حين واخر للتأكد من تطبيق المبادئ المحددة في هذا الاتفاق وتحقيق اهدافه بالشكل المرغوب . وتأخذ خصيصا بعين الاعتبار الاحصاءات لحركة النقل على الخطوط المتفق عليها ، وتتعهد بتبادل هذه الاحصاءات بانتظام .

المادة ١٢

يسجل هذا الاتفاق لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة ١٣

اذا رغب اي من الفريقين المتعاقدين في تعديل هذا الاتفاق او ملحقه ، فله ان يطلب الدخول في مشاورات بين السلطات المختصة لدى الفريقين المتعاقدين ، ويجب بدء هذه المشاورات في خلال ستين يوما من تاريخ الطلب . وتصبح التعديلات المثق عليها بين هذه السلطات نافذة بعد تأييدها بمذكرات دبلوماسية متبادلة .

المادة ١٤

١ - اذا نشأ خلاف بين الفريقين المتعاقدين على تفسير او تطبيق هذا الاتفاق فعليهما اولا محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات بينهما .
٢ - فاذا لم يصل الفريقان المتعاقدان الى تسوية بالمفاوضات المباشرة في مدة تسعين يوما منذ تاريخ اشعار احد الفريقين الفريق الاخر للمرة الاولى بموضوع الخلاف .
أ - يمكنها الاتفاق على عرض الخلاف على هيئة تحكيم يعينها الفريقان المتعاقدان بالاتفاق فيما بينهما او على اي شخص اخر او هيئة اخرى للفصل فيه .
ب - اذا لم يتوصل الفريقان في مهلة ستين يوما الى التفاهم في هذا الموضوع او الى الاتفاق على تشكيل الهيئة التحكيمية التي اتفقا على عرض الخلاف عليها ، يكون لاي منهما ان يرفع الخلاف الى مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني .

التي تقوم بالعمل على نفس الطريق وتعرض نتائج ابحاثها على موافقة سلطات الطيران لدى الفريقين المتعاقدين .

٢ - اذا لم تتمكن المؤسسات المعينة من الوصول الى الاتفاق فتسعى هذه السلطات الى ايجاد حل وبالنهاية يلجأ الى الاصول المنصوص عليها في المادة ١٤ التالية .

المادة ٧

١ - ان الرسوم التي يمكن ان يفرضها او يسمح بفرضها احد الفريقين المتعاقدين على المؤسسات المعينة التابعة للفريق المتعاقد الاخر لقاء استخدام المطارات العمومية والاستفادة من التسهيلات الاخرى ، لا يجوز ان تكون اعلى من الرسوم التي قد تدفعها - بشأن استخدام المطارات والحصول على التسهيلات المذكورة آنفا - مركباته الهوائية الوطنية التي تعمل على خطوط دولية مماثلة .

٢ - ان المحروقات وزيوت التشحيم وقطع التبديل التي تدخل على متن المركبات اراضي فريق متعاقد ، او تؤخذ عليها من هذه الاراضي ، من قبل الفريق المتعاقد الاخر او لحسابه او لحساب مؤسساته المعينة ، والمخصصة لاستعمال المركبات الهوائية التابعة لهذه المؤسسات فقط ، شريطة المعاملة بالمثل ، بنفس المعاملة الحسنة التي تعامل بها المؤسسات الوطنية التي تستثمر الخطوط الجوية الدولية او بنفس المعاملة التي تتمتع بها مؤسسات احدى الامم الاكثر رعاية ، فيما يتصل بالرسوم الجمركية ونفقات التفتيش وسائر الرسوم والضرائب التي يفرضها الفريق الاول المتعاقد .

٣ - ان المركبات الهوائية المستعملة على الخطوط المتفق عليها والمحروقات وزيوت التشحيم وقطع التبديل والتجهيزات العادية والمؤن الباقية على متن المركبات الهوائية للمؤسسات المعينة التابعة لاحد الفريقين المتعاقدين تعفى لدى وصولها الى اراضي الفريق المتعاقد الاخر ومغادرتها لها من الرسوم الجمركية ونفقات التفتيش والرسوم المماثلة حتى ولو استعملت او استهلكت هذه المؤن والتجهيزات اثناء الطيران فوق الاراضي المذكورة آنفا .

المادة ٨

١ - ان شهادات صلاحية الطيران وشهادات الاهلية والاجازات التي يعطيها او يعتمدها احد الفريقين المتعاقدين ، وهي لا تزال سارية المفعول ، يعترف بها الفريق المتعاقد الاخر لاستثمار الخطوط المتفق عليها .

٢ - بيد أنه يحتفظ كل من الفريقين المتعاقدين في حقه بعدم الاعتراف - فيما يتصل بالطيران فوق اراضيه - بصحة ما يعطيه لرعاياه الفريق الاخر من شهادات الاهلية والاجازات او يعتمدها لمصلحتهم .

المادة ٩

١ - تسري القوانين والانظمة المعمول بها في اقليم احد الفريقين المتعاقدين والمتعلقة بدخول المركبات الهوائية المعدة للملاحة الجوية الدولية ، واقامتها وخروجها وطيرانها فوق تلك الاراضي على مركبات المؤسسات التي يعينها الفريق المتعاقد الاخر .

٢ - تسري القوانين والانظمة المعمول بها في اقليم احد الفريقين المتعاقدين والمتعلقة بدخول اقليمه والمكوث به والخروج منه بالنسبة للركاب والملاحين والبريد والبضائع

٣ - في المناطق المحتلة عسكريا او المناطق المخصصة للاحتلال العسكري يخضع افتتاح الخطوط المتفق عليها - عند الاقتضاء - الى موافقة السلطات العسكرية المختصة .

المادة ٢

لا تعتبر او تفسر احكام هذا الاتفاق وملحقه بانها تمنح احد الفريقين المتعاقدين او مؤسساته المعينة حقوقا مقصورة عليها ، او ان فيها صفة الحصر والتفضيل حيال مؤسسات النقل الجوية التابعة لاي بلد آخر .

المادة ٤

لا تعتبر او تفسر احكام هذا الاتفاق وملحقه بانها تمنح المؤسسات المعينة التابعة لاحد الفريقين المتعاقدين الحق في اخذ الركاب والبضائع والبريد - بمقابل او لقاء اي مكافأة كانت ، من نقطة في اقليم الفريق المتعاقد الاخر الى نقطة اخرى في نفس هذا الاقليم .

المادة ٥

١ - ينبغي ان تكون امكانية النقل التي تعرضها المؤسسات المعينة متناسبة مع طلب النقل .
٢ - على المؤسسات المعينة ان تأخذ بعين الاعتبار على الاقسام المشتركة من خطوطها مصالحتها المتبادلة كي لا تتأثر بدون مبرر مصالحتها المتقابلة .
٣ - يكون الهدف الرئيسي للخطوط المتفق عليها توفير امكانية نقل متناسب مع حاجات النقل بين البلد التابعة له المؤسسات المعينة وبين البلاد التي ينتهي اليها النقل .
٤ - ان حقوق التحميل والتفريغ على اراضي فريق متعاقد في المواقع المعينة بالملحق فيما يتصل بالنقل الدولي المرسل الى بلاد اخرى او الصادر عنها تمارس طبقا للمبادئ العامة التي ترمي الى التقدم التدريجي والمؤيدة من جانب الحكومتين السورية والسويسرية بان امكانية النقل تتناسب :

- أ - مع حاجات النقل بين البلد الذي يبدأ منه الخط والبلد الذي ينتهي اليه .
ب - مع مقتضيات الاستثمار للرحلات الطويلة .
ج - مع حاجات النقل في المناطق التي يجتازها الخط على ان تراعى مصلحة الخطوط المحلية والاقليمية .
د - ان حقوق التحميل والتفريغ للنقل الدولي في نقاط واقعة على الطرق الجوية المعينة بين اراضي الفريقين المتعاقدين تمارس طبقا للمبدأ المحدد في الفقرة (٢) المبينة اعلاه .
٦ - تستفيد المؤسسات المعينة على اراضي الفريقين المتعاقدين من امكانيات متكافئة وعادلة لاستثمار الخطوط المتفق عليها .

المادة ٦

١ - تحدد اجور النقل في مستوى معقول مع مراعاة اقتصاديات الاستثمار والربح الاعتيادي وميزات كل خط كالسرعة ومستوى الراحة . وتراعى ايضا توصيات المنظمة الدولية للنقل الجوي (ياتا) فيما اذا كانت المؤسسات المعينة مشتركة في هذه المنظمة . وفي حال وجود مثل هذه التوصيات ، فستستشير المؤسسات المعينة مؤسسات النقل الجوي العائدة لاي بلد آخر

No. 3609. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق

بين سوريا وسويسرا

بشأن تسيير خطوط جوية مدنية منتظمة بين

اقليميهما

ان حكومة الجمهورية السورية ومجلس الاتحاد السويسري
بما انه يجوز تعزيز وتشجيع توزيع الفوائد الناتجة عن الاسفار الجوية على اوسع نطاق ممكن،
لصالح الانسانية العام ، باقل الاجور التي تتفق ومبادئ الاقتصاد السليم .
وبما انه ينبغي تنشيط المواصلات الجوية الدولية لانماء التفاهم الودي وحسن النية بين
الشعوب وتأمين الفوائد العديدة غير المباشرة لهذه الوسيلة في النقل لاجل ازدهار سوريا
وسويسرا المشترك .
ورغبة منهما في عقد اتفاق يهدف الى انشاء خطوط جوية مدنية منتظمة بين البلدين وما
وراهما .

فقد عينا مندوبيهما المفوضين لهذا الغرض والذين اتفقا على ما يأتي :

المادة ١

يمنح كل فريق متعاقد الفريق المتعاقد الاخر الحقوق المعينة في ملحق هذا الاتفاق بغية
انشاء الخطوط الجوية المدنية الدولية المنتظمة المحددة في هذا الملحق والتي سيطلق عليها فيما
بعد « الخطوط المتفق عليها » . ويمكن ان تفتتح الخطوط المتفق عليها فوراً أو في تاريخ
لاحق ، وفقا لرغبة الفريق المتعاقد الذي منحت له هذه الحقوق .

المادة ٢

- ١ - يجوز البدء باستثمار الخطوط الجوية المتفق عليها .
- أ - اذا ما بادر الفريق المتعاقد الممنوحة له الحقوق ، الى تعيين مؤسسة واحدة للنقل الجوي
او اكثر (المسماة فيما بعد بـ (المؤسسات المعينة) لتشغيل الطرق الجوية المعينة في
الملحق .
- ب - اذا ما بادر الفريق المتعاقد الذي يمنح الحقوق الى الترخيص للمؤسسات المعينة
بالاستثمار المخصص ، وهذا ما سيفعله في اقصر وقت ممكن ، وذلك مع مراعاة احكام
الفقرة (٢) من هذه المادة والمادة (١٠) التالية .
- ٢ - بيد انه يمكن دعوة المؤسسات المعينة قبل الترخيص لها بافتتاح الخطوط المتفق
عليها ان تثبت امام سلطة الطيران لدى الفريق المتعاقد الذي يمنح الحقوق ، استعدادها للتقيد
بالشروط المنصوص عليها في القوانين والانظمة التي تطبقها عادة هذه السلطة بشأن الاستثمار
التجاري للنقلات الجوية الدولية .

N° 3609. ACCORD¹ ENTRE LA SUISSE ET LA SYRIE
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS CIVILS RÉGU-
LIERS. SIGNÉ À DAMAS, LE 26 MAI 1954

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République Syrienne,

Considérant qu'il convient de favoriser et d'encourager la plus large distribution possible des avantages procurés par les voyages aériens pour le bien général de l'humanité, aux tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une économie saine,

Qu'il y a lieu de stimuler les communications aériennes internationales afin de développer la compréhension amicale et la bonne volonté entre les peuples, ainsi que de s'assurer en même temps les nombreux avantages indirects de ce mode de transport pour la prospérité commune de la Suisse et de la Syrie,

Et désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens civils réguliers entre les deux pays et au-delà,

Ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits spécifiés à l'annexe² au présent accord en vue d'établir les services aériens civils internationaux réguliers définis à cette annexe (ci-après dénommés « services convenus »). Ces services convenus pourront être ouverts immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 2

1. Les services convenus pourront être mis en exploitation aussitôt que :

- a. La partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens (ci-après dénommées « entreprises désignées ») pour desservir les routes aériennes spécifiées à l'annexe ;
- b. La partie contractante qui accorde les droits aura, sous réserve du paragraphe 2 du présent article et de l'article 10 ci-après, accordé aux entreprises désignées l'autorisation d'exploitation appropriée, ce qu'elle fera dans le délai le plus court possible.

¹ Entré en vigueur le 11 mai 1955, conformément à l'article 17.

² Voir p. 164 de ce volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3609. AGREEMENT¹ BETWEEN SWITZERLAND AND SYRIA CONCERNING REGULAR CIVIL AIR SERVICES. SIGNED AT DAMASCUS, ON 26 MAY 1954

The Swiss Federal Council and the Government of the Republic of Syria,

Considering that it is desirable to foster and encourage the widest possible distribution of the benefits of air travel for the general good of mankind at the lowest rates consistent with sound economic principles,

Considering that it is advisable to stimulate international air communications as a means of promoting friendly understanding and goodwill among peoples and of securing at the same time the many indirect benefits of this form of transportation to the common welfare of Switzerland and Syria,

And desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing regular civil air services between and beyond the two countries,

Have appointed their plenipotentiaries, duly authorized for this purpose, who have agreed as follows :

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the annex² to this Agreement for the purpose of establishing the regular international civil air services defined therein, (hereinafter referred to as the "agreed services"). These agreed services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article 2

1. The agreed services may be put into operation as soon as :
 - (a) The Contracting Party to whom the rights are granted has designated one or more airlines (hereinafter referred to as the "designated airlines") to operate the air routes specified in the annex ;
 - (b) The Contracting Party granting the rights has, subject to the provisions of paragraph 2 of this article and of article 10 below, granted the appropriate operating permit to the designated airlines, which it shall do at the earliest possible date.

¹ Came into force on 11 May 1955, in accordance with article 17.

² See p. 165 of this volume.

2. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès de l'autorité aéronautique de la partie contractante qui accorde les droits, qu'elles sont à même de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par cette autorité, pour l'exploitation commerciale de transports aériens internationaux.

3. Dans les zones occupées militairement ou qui sont affectées par une occupation militaire, l'ouverture des services convenus sera subordonnée, s'il y a lieu, à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 3

Les dispositions du présent accord et de son annexe ne seront pas considérées ni interprétées comme conférant des droits exclusifs à l'autre partie contractante ou à ses entreprises désignées ou comme ayant un caractère d'exclusivité et de discrimination envers les entreprises de transports aériens de tout pays tiers.

Article 4

Les dispositions du présent accord et de son annexe ne seront pas considérées ni interprétées comme conférant aux entreprises désignées d'une partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre partie contractante, contre rémunération ou même contre une récompense quelconque, des passagers, des marchandises ou des envois postaux à destination d'un autre point situé sur le même territoire.

Article 5

1. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées sera adaptée à la demande de trafic.

2. Les entreprises désignées prendront en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

3. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartiennent les entreprises désignées et les pays de destination.

4. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur le territoire d'une partie contractante, 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 suisse et syrien et ceci dans des conditions telles que la capacité soit adaptée :

a. A la demande de trafic entre le pays de provenance et les pays de destination :

b. Aux exigences de l'exploitation d'un service long-courrier ;

2. Nevertheless, before being authorized to inaugurate the agreed services, the designated airlines may be called upon to satisfy the aeronautical authority of the Contracting Party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by that authority to the commercial operation of international air transport services.

3. In areas of military occupation or in areas affected thereby, the inauguration of the agreed services shall be subject, if necessary, to the approval of the competent military authorities.

Article 3

The provisions of this Agreement and its annex shall not be considered or interpreted as conferring exclusive rights on the other Contracting Party or its designated airlines or as excluding or discriminating against airlines of any third countries.

Article 4

The provisions of this Agreement and its annex shall not be considered or interpreted as conferring on the airlines designated by one Contracting Party the right to pick up in the territory of the other Contracting Party, for remuneration or for a consideration of any kind, passengers, cargo or mail destined for another point in the same territory.

Article 5

1. The capacity provided by the designated airlines shall be adapted to traffic demands.

2. The designated airlines shall, in the operation of common routes, take into account their mutual interests so as not to affect unduly their respective services.

3. The agreed services shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to meet the traffic demand between the country to which the designated airlines belong and the countries of destination.

4. The right to pick up and set down in the territory of a 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 the Swiss and Syrian Governments subscribe and in such a manner that capacity shall be related to :

- (a) Traffic requirements between the country of origin and the countries of destination ;
- (b) The requirements of through airline operation ; and

c. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

5. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer du trafic international en des points situés sur les routes aériennes spécifiées, entre les territoires des parties contractantes, seront exercés conformément au principe défini au paragraphe 2 ci-dessus.

6. Les entreprises désignées bénéficieront, sur le territoire des parties contractantes, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

Article 6

1. 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 service, telles que la rapidité et le confort. Il sera aussi tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA), si les entreprises désignées font partie de cette association. A défaut de telles recommandations, les entreprises désignées consulteront les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des parties contractantes.

2. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 14 ci-après.

Article 7

1. Les taxes que chaque partie contractante pourra imposer ou permettre d'imposer aux entreprises désignées de l'autre partie contractante pour l'usage des aéroports publics et d'autres facilités ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'usage desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux utilisés sur des services internationaux similaires.

2. 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 ses entreprises désignées et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de ces entreprises bénéficieront, sous réserve de réciprocité, d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales exploitant des services aériens internationaux ou à celles de la nation la plus favorisée, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes imposés par la première partie contractante.

3. Les aéronefs utilisés sur les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord restant dans les aéronefs des entreprises désignées d'une partie contractante seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante et à leur

(c) The traffic requirements of the areas through which the airlines pass, after taking account of local and regional services.

5. The right to pick up and set down international traffic at points situated on the specified air routes between the territories of the Contracting Parties shall be exercised in accordance with the principle stated in paragraph 2 above.

6. There shall be fair and equal opportunity in the territory of the Contracting Parties for the designated airlines to operate the agreed services.

Article 6

1. 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 recommendations of the International Air Transport Association (IATA) shall also be taken into consideration, if the designated airlines belong to this Association. In the absence of such recommendations the designated airlines shall consult with the airlines of third countries operating on the same routes. Their arrangements shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. If the designated airlines are unable to reach agreement, these authorities shall endeavour to find a solution. In the last resort the procedure prescribed in article 14 below shall be applied.

Article 7

1. The charges which each Contracting Party may impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of public 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 in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airlines and intended solely for use by aircraft of those airlines shall be accorded, subject to reciprocity, treatment as favourable as that granted to national airlines operating international air services or to airlines of the most-favoured nation, with respect to customs duties, inspection fees and other duties and charges imposed by the first Contracting Party.

3. Aircraft operated on the agreed services, and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party shall, on arrival in or departure from the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties,

départ de celui-ci, exempts des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 8

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une partie contractante et encore en force seront reconnus valables par l'autre partie contractante pour l'exploitation des services convenus.

2. Chaque partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître comme valables pour la circulation au-dessus de son territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés en faveur de ceux-ci par l'autre partie contractante.

Article 9

1. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée, le séjour 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 des entreprises désignées de l'autre partie contractante.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités d'immigration et de congé, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre partie contractante pendant que ceux-ci se trouveront sur ledit territoire.

Article 10

Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation aux entreprises désignées de l'autre partie contractante, ou celui de la révoquer, lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ces entreprises sont entre les mains de ressortissants de l'une ou l'autre partie contractante, ou lorsque les entreprises désignées ne se conforment pas aux lois et règlements visés à l'article 9 ci-dessus, ou qu'elles n'observent pas les conditions auxquelles ont été accordés les droits spécifiés au présent accord.

Article 11

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante. Elles tiendront compte, en particulier, des statistiques du trafic des services convenus, qu'elles s'engagent à échanger régulièrement.

inspection fees and similar charges, even though such supplies be used or consumed on flights in that territory.

Article 8

1. 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 purpose of operating the agreed services.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory certificates of competency and licences issued to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party.

Article 9

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay in and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to flights of such aircraft over that territory shall apply to the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay in and departure from its territory of passengers, crews, mail and cargo, such as those relating to immigration and clearance, passports, customs and quarantine, shall apply to the passengers, crews, mail and cargo carried on board the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party while within that territory.

Article 10

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from the airlines 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 those airlines are vested in nationals of either Contracting Party, or where the designated airlines fail to comply with the laws and regulations referred to in article 9 above or to fulfil the conditions under which the rights specified in this Agreement are granted.

Article 11

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together from time to time to satisfy themselves that the principles laid down in this Agreement are being applied and that its objectives are being attained in a satisfactory manner. They shall consider in particular the traffic statistics of the agreed services, which they undertake to exchange regularly.

Article 12

Le présent accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 13

Si une partie contractante désire modifier le présent accord ou son annexe, elle pourra demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités compétentes des parties contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la demande. Les modifications convenues entre ces autorités entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de notes diplomatiques.

Article 14

1. 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 par des négociations entre elles.

2. Si les parties contractantes n'arrivent pas à un arrangement par voie de négociations directes dans un délai de quatre-vingt-dix jours dès la date à laquelle l'une d'elles aura, pour la première fois, saisi l'autre de l'objet du différend :

- a. Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision soit d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord, soit de tout autre personne ou organisme ;
- b. Si elles ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si elles ne peuvent se mettre d'accord, dans un délai de soixante jours, sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

3. Chaque partie contractante pourra demander au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, ou à tout autre tribunal arbitral, personne ou organisme auquel le différend aura été soumis en application du paragraphe 2 ci-dessus, d'ordonner que les parties contractantes prennent des mesures provisionnelles jusqu'à ce qu'une décision définitive soit intervenue.

4. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en application du paragraphe 2, ainsi qu'à toute ordonnance rendue en application du paragraphe 3 ci-dessus.

5. Si une partie contractante ou une entreprise désignée par elle négligeait de se conformer à une décision prise en application du paragraphe 2 ou à une ordonnance rendue en application du paragraphe 3 ci-dessus, l'autre partie contractante pourrait, aussi longtemps qu'il en serait ainsi, limiter, suspendre ou révoquer, au préjudice de la partie contractante en faute ou de ses entreprises désignées, ou encore au préjudice de l'entreprise désignée en faute, l'exercice des droits accordés en vertu du présent accord.

Article 12

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 13

If either of the Contracting Parties wishes to modify this Agreement or its annex, it may request consultation between the competent authorities of the Contracting Parties, such consultation to begin within sixty days from the date of the request. Any modifications agreed upon between the said authorities shall enter into force after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 14

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 an agreement by direct negotiation within ninety days from the date on which one of them first raised the matter in dispute with the other :

- (a) They may agree to refer the dispute for decision either to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to any other person or body ;
- (b) 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 within sixty days, either Contracting Party may refer the dispute for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization.

3. Either Contracting Party may request the Council of the International Civil Aviation Organization, or any other arbitral tribunal, person or body to whom the dispute has been referred pursuant to paragraph 2 above, to order the Contracting Parties to take provisional measures pending a final decision in the matter.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2, and with any order given under paragraph 3 above.

5. If and so long as either Contracting Party or an airline designated by it fails to comply with a decision given under paragraph 2 or an order made under paragraph 3 above, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke the exercise by the Contracting Party in default or its designated airlines or by the designated airline in default, of the rights granted by virtue of this Agreement.

6. Les dispositions du présent accord ne restreignent aucunement le droit de chaque partie contractante d'appliquer en tout temps l'article 16 ci-après.

Article 15

Le présent accord sera mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui lierait les parties contractantes et qui aurait reçu un commencement d'exécution.

Article 16

Chaque partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre partie contractante son désir de mettre fin au présent accord. Une telle notification sera faite simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de ce délai. A défaut d'un accusé de réception émanant de l'autre partie contractante, ladite notification sera réputée reçue quatorze jours après être parvenue à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 17

Le présent accord entrera en vigueur le jour où sa ratification sera notifiée de part et d'autre par un échange de notes diplomatiques.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Damas le vingt-six mai mil neuf cent cinquante-quatre, en double exemplaire, en langues française et arabe, l'une et l'autre faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral
Suisse :
(Signé) Franz Kappeler
Ministre de Suisse
en Syrie

Pour le Gouvernement
de la République Syrienne :
(Signé) Rachad JABBRI
Ministre des Travaux Publics
et des Communications

6. The provisions of this article shall not in any way restrict the right of either Contracting Party to apply article 16 below at any time.

Article 15

This Agreement shall be brought into harmony with any multilateral convention which binds the Contracting Parties and the application of which has already begun.

Article 16

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. The 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, the said notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 17

This Agreement shall enter into force on the date on which its ratification is mutually notified by an exchange of diplomatic notes.

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

DONE in duplicate at Damascus, on 26 May 1954, in the French and Arabic languages, both texts being equally authentic.

For the Swiss Federal
Council :
(Signed) Franz KAPPELER
Minister of Switzerland
in Syria

For the Government
of the Syrian Republic :
(Signed) Rachad JABBRI
Minister of Public Works
and Communications

ANNEXE

Les entreprises désignées de chaque partie contractante jouiront, sur le territoire de l'autre partie contractante, du droit de transit et du droit d'escale civile à des fins non commerciales, elles jouiront, en outre, sur le territoire de l'autre partie contractante et sur les routes aériennes spécifiées aux tableaux ci-après, du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises aux conditions énoncées par le présent accord.

TABLEAU I

Services que peuvent exploiter les entreprises suisses désignées :

Points en Suisse—Rome—Athènes—Istanbul—Beyrouth—Damas—Points en Irak et/ou en Jordanie et/ou en Iran et/ou en Égypte et au-delà de ces pays, dans les deux directions, avec faculté de supprimer une ou plusieurs escales, lors de tout ou partie des vols.

TABLEAU II

Les entreprises syriennes désignées pourront exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur des routes aériennes, partant de points en Syrie, qui, par des points intermédiaires, conduiront en Suisse et au-delà. Les points intermédiaires et les points d'atterrissage en Suisse seront fixés ultérieurement, d'un commun accord entre les parties contractantes.

ANNEX

The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, rights of transit and of civil stops for non-traffic purposes ; they shall further have the right, in the territory of the other Contracting Party and on the air routes specified in the schedules hereto, to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo, under the terms of this Agreement.

SCHEDULE I

Services which may be operated by the designated Swiss airlines :

Points in Switzerland—Rome—Athen—Istanbul—Beirut—Damascus—Points in Iraq and/or in Jordan and/or in Iran and/or in Egypt and beyond those countries, in both directions, with the option of omitting one or more stops on any or all flights.

SCHEDULE II

The designated Syrian airlines may operate air services in both directions on air routes beginning at points in Syria which, via intermediate points, lead to Switzerland and beyond. The intermediate points and the landing points in Switzerland shall be determined hereafter by agreement between the Contracting Parties.

No. 3610

**PAKISTAN
and
EGYPT**

**Agreement (with annex) for the establishment of scheduled
air services between and beyond their respective
territories. Signed at Karachi, on 13 December
1954**

Official texts: English and Arabic.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**PAKISTAN
et
ÉGYPTE**

**Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services
aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et
au-delà. Signé à Karachi, le 13 décembre 1954**

Textes officiels anglais et arabe.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

(ب)

إذا لم يكن للمؤسسات التي عينها أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب خاصة بها تؤدي بواسطة موظفيها الخدمات الخاصة بالحركة فيجوز لهذا الطرف الآخر أن يطلب من تلك المؤسسات أن تعهد بمثل هذه الاعمال الى مؤسسة تحمل جنسيته وتوافق عليها سلطات الطيران لديه .

الطحق

(أ)

(١) للمؤسسات التي تعينها الحكومة الباكستانية حق تشغيل خطوط جوية في كلا الاتجاهين على الخط المبين فيما بعد والهبوط في مصر لاغراض تجارية في النقط المبينة في هذه الفقرة .

نقط في باكستان - نقط في منطقة الخليج الفارسي - نقط في ايران - القاهرة - استامبول - روما - فرانكفورت و/أو باريس - لندن وما وراءها .

(٢) للمؤسسات التي تعينها الحكومة المصرية حق تشغيل خطوط جوية على كل من الطرق المعينة في كلا الاتجاهين والهبوط في الباكستان لاغراض تجارية في النقط المبينة في هذه الفقرة .

الطريق الاول :

نقط في مصر الى بيروت - دمشق و/أو بغداد ، البصرة أو الكويت ، و/أو البحرين ، الظهران أو شارجاه الى كراتشي ، بومباي والى ما ورائها .

الطريق الثاني :

نقط في مصر الى جدة والبحرين ، الظهران ، أو شارجاه ، الى كراتشي ، بومباي والى ما ورائها .

ملحوظة :

لاية مؤسسة معينة لاي من الطرفين المتعاقدين أن تلغي في أي رحلة أو في كل الرحلات النزول في نقطة واحدة أو في عدة نقط على أي من الطرق الجوية المعينة ما عدا النقط التي تقع في الباكستان ومصر .

٣) يعتبر الملحق لهذا الاتفاق جزءاً منه وكل إشارة إلى الاتفاق تعني أيضاً الإشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على غير هذا .

المادة التاسعة عشرة

- يبدأ نفاذ هذا الاتفاق بمجرد إبلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية .
- اثباتاً لذلك وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخولة من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعوا عليه اختامهم .
- حرر في كراتشي يوم الاثنين ١٧ ربيع الثاني سنة ١٣٧٤ هـ (١٣ ديسمبر سنة ١٩٥٤) .
- باللغتين العربية والانجليزية ولكل من النصين حجبية واحدة .

عن حكومة جمهورية مصر

امضاء (عبد الوهاب عزام)

عن حكومة باكستان

امضاء (امير اعظم)

- ٣) يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ القرارات التي تصدر وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة .
- ٤) اذا لم ينفذ احد الطرفين المتعاقدين اواية مؤسسة معينة من جانب احد الطرفين المتعاقدين الحكم الصادر طبقا للفقرة الثانية من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر ان يحد او يوقف او يلغى الحقوق التي منحها — بمقتضى هذا الاتفاق — للطرف المتعاقد المقصر او للمؤسسات المعنية من قبل هذا الطرف او للمؤسسة المعنية المقصرة .

المادة السابعة عشرة

لاى من الطرفين المتعاقدين في اى وقت يشاء ان يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته في انهاء هذا الاتفاق على ان يبلغ هذا الاعلان في نفس الوقت الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني .

وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مضي اثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان الا اذا كان الاعلان بالانتهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . فاذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للاعلان يعتبر انه قد تسلمه بعد مضي اربعة عشر يوما من تاريخ استلام مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني لهذا الاعلان .

المادة الثامنة عشرة

- (١) فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق يقصد بعباراة « سلطات الطيران » بالنسبة للحكومة المصرية مدير عام مصلحة الطيران المدني في الوقت الحالي او اى شخص او هيئة يعهد اليها القيام بوظائفه الحالية وبالنسبة للحكومة الباكستانية
الطيران المدني او اليها القيام بوظائفها الحالية .
- (٢) يقصد بعباراة « المؤسسات المعنية » مؤسسات النقل الجوى التي تعينها سلطات الطيران التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين للعمل على الخطوط الجوية المعنية والتي اخطرت عنها كتابة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

المادة الرابعة عشرة

إذا أصبحت معاهدة متعددة الاطراف بشأن النقل الجوي الدولي المنتظم سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع احكام المعاهدة المذكورة •

المادة الخامسة عشرة

- (1) إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي من النصوص لهذا الاتفاق فله ان يطلب الدخول في مفاوضات دبلوماسية ويبدأ العمل بما يتفق عليه من تعديلات بمجرد ابلاغ كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء اجراءاته الدستورية •
- (2) إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل النصوص الواردة في ملحق هذا الاتفاق فله ان يطلب الدخول في مشاورات مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ويجب بدء هذه المشاورات في خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب ويبدأ العمل بما تتفق عليه هذه السلطات من تعديلات بعد تأييدها بمذكرات متبادلة بالطريق الدبلوماسي •

المادة السادسة عشرة

- مع عدم الاخلال باحكام المادة السابعة عشرة من هذا الاتفاق •
- (1) إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولاً محاولة فض هذا الخلاف بطريق المفاوضات المباشرة •
- (2) فإذا لم يعمل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات •
- أ - جاز لهما الاتفاق على احالة موضوع الخلاف الى هيئة تحكيم أو أي شخص أو هيئة أخرى يعينها للفصل فيه •
- ب - فإذا لم يتفقا على التحكيم أو اذا اتفقا عليه ولم يتفقا على تشكيل هيئة المحكمين خلال ثلاثين يوماً يكون لأي منهما ان يرفع الخلاف الى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدني ليفصل فيه •

- هناك قرارات ما نوه عنه في الفقرة ٢ - أ السابقة على انه في الحالات التي لا يعين فيها احد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للنقل الجوي للعمل على اى 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 ان تحدد الاسعار التي تتقاضاها .
- (٣) يجب ان 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 لسلطات الطيران المذكورة ما لم تعلن احدى تلك السلطات عدم موافقتها عليها .
- (٤) في حالة عدم تحديد الاجور وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة او في حالة عدم موافقة سلطات الطيران لدى احد الطرفين المتعاقدين على الاجور التي حددت طبقا لهذه الفقرة فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليها اتخاذ ما يلزم لتنفيذ ما يتفق عليه . عدم الاتفاق يعالج الخلاف طبقا للمادة (١٦) من هذا الاتفاق وحتى يسوى هذا الخلاف اما بالاتفاق او بالتطبيق لحكم المادة السادسة عشرة تظل الاجور المعمول بها سارية المفعول وعند عدم وجود اجور معمول بها يكون للمؤسسات صاحبة الشأن اقتضا . اجور معقولة .

المادة الثانية عشرة

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

المادة الثالثة عشرة

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور عند طلب اى من تلك السلطات بعرض ضمان مراعاة القواعد وتنفيذ الاحكام المنصوص عليها فسي هذا الاتفاق وتبادلان المعلومات اللازمة لذلك .

المادة العاشرة

عندما تدعو الحاجة الاقتصادية المتعلقة بالنقل الطوالي الى استعمال طائرات مختلفة الحمولة مراحل المختطفة لطريق من الطرق الجوية المعينة ويتم تغيير طائرة باخرى في اقليم احد الطرفين المتعاقدين يجب الا ينطوى هذا التغيير على اخلال بالاحكام الواردة في هذا الاتفاق بصدد الحمولة والنقل . وفي هذه الاحوال يجب ان يتسنى اتصال الطائرتين بحيث تنتظر الطائرة الثانية وصول الطائرة الاولى الا في حالة القوة القاهرة . ولا يجوز ان يجرى تغيير الطائرات في اقليم اى من الطرفين المتعاقدين الا بصدد الحركة العابرة القاصدة الى ما وراء ذلك الاقليم وعلى ان يتم في آخر مطار جمركي تغادره الطائرة .

المادة الحادية عشرة

تحدد اجور النقل في مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التي تشمل اقتصاديات التشغيل والرمح المعقول ومميزات (بما في ذلك السرعة ومستوى الراحة) ومع مراعاة الاجور المعمول بها لدى المؤسسات الجوية الاخرى التي تعمل على الطريق او على جزء منه .

٢) تحدد الاجور التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعينة بمقتضى هذا الاتفاق عن النقل على اى من الطرق المعينة بين اقليمي الطرفين المتعاقدين او بين اقليم احدهما واقليم دولة اخرى كالاتي .

أ — وفقا لقرارات اى منظمة لمؤسسات النقل الجوي تضم المؤسسات المعينة بمقتضى هذا الاتفاق وبشرط ان يقبلها كل من الطرفين المتعاقدين .

او ب — بالاتفاق بين المؤسسات المعينة بين كلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط الجوية المعينة اذا لم تكن تلك المؤسسات اعضاء في نفس المنظمة او اذا لم تكن

المادة السابعة

يجب الا تسيء المؤسسات المعنية من اى من الطرفين المتعاقدين استعمال الحقوق الممنوحة لها اثناء تشغيلها الخطوط الجوية المعنية بحيث تضر بصالح اية مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الاخر وتقوم بالنقل على نفس الطريق او جزء منه .

المادة الثامنة

تعفى من الرسوم الجبركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة التي يفرضها اى من الطرفين المتعاقدين في اقليمه كميات الوقود وزيوت التشحيم التي تون بها طائرات المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الاخر في ذلك الاقليم مع وجوب خضوعها فيما عدا هذا لاحكام التعليقات الجبركية المتبعة .

هذا علاوة على ما قضت به المادة ٢٤ من المعاهدة .

المادة التاسعة

(١) على كل من الطرفين المتعاقدين ان يلزم مؤسساته المعنية بان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر مقدما وفي ابدر وقت ممكن بصورة من جداول مواعيد السفر وتعريفات الاجور وكذا كافة المعلومات الاخرى المشابهة المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية المعنية وما يطرا على كل منها من تعديلات .

(٢) على كل من الطرفين المتعاقدين ان يلزم مؤسساته المعنية بان تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الاخر باحصاءات عن حركة النقل الفعلي على خطوطها الجوية المعنية الى ومن وعبر هذا الطرف المتعاقد الاخر مبينا بها بداية ونهاية النقل .

المادة الخامسة

- (١) مع مراعاة احكام المادتين السادسة والسابعة من هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المؤسسات المعنية من الطرف المتعاقد الاخر عند تشغيلها للخطوط الجوية المعنية الحق في نقل ركاب وبضائع وبريد بين اقليم احد الطرفين المتعاقدين واقليم الطرف المتعاقد الاخر او اقليم اى بلد ثالث •
- (٢) لا تخول الفقرة الاولى من هذه المادة المؤسسات المعنية من احد الطرفين المتعاقدين الحق في نقل ركاب او بضائع او بريد بمقابل من نقطة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر الى نقطة اخرى في نفس هذا الاقليم مهما كان مصدر هذا النقل او مقصده النهائي •

المادة السادسة

- (١) تتاح للمؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فسي تشغيلها للطرق الجوية المعنية بين اقليميهما •
- (٢) يكون الهدف الرئيسي للمؤسسات المعنية عند قيامها بتشغيل خطوطها الجوية توفير حمولة — بمعامل معقول — تتناسب مع حاجة النقل القائمة والممكن توقعها بطريقة مقبولة بين اقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسات وبين الجهات التي ينتهي اليها النقل •
- (٣) يراعى عند تشغيل الخطوط الجوية المعنية من اى من الطرفين المتعاقدين ان يكون مجموع الحمولة التي تقدمها المؤسسات المعنية من الطرفين المتعاقدين على اى جزء من الطرق الجوية المعنية تقع احدى نهايته في اقليم اى من الطرفين المتعاقدين مضافا اليها للحمولة التي تقدمها المؤسسات الاخرى التي تعمل على نفس هذا الجزء من الطريق متناسبا تتاسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوى •

اتباعها في التمتع بهذه الحقوق وذلك في اية حالة لا يقتنع فيها بان جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الاخر الذي عينها او في يـد رعاياه .

(٢) يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق وقف تمتع مؤسسة نقل جوى بالحقوق المبينة فـي المادة الخامسة من هذا الاتفاق او بفرض ما يراه ضروريا من شروط يجب اتباعها في التمتع بهذه الحقوق وذلك في حالة تقصير المؤسسة في اتباع القوانين واللوائح المعمول بهـا لدى الطرف المتعاقد الذي منح الحقوق او في حالة عدم قيام المؤسسة بالتزاماتها طبقا لهذا الاتفاق . ولا يتخذ هذا الاجراء الفردى — على اى حال — قبل اعلان الطرف المتعاقد الاخر بالعزم على ذلك وفشل المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين فـي الوصول الى اتفاق في مدى ثمان وعشرين يوما من تاريخ الاعلان المذكور .

المادة الرابعة

(١) القوانين والفواعد واللوائح المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين وعلى الخصوص .
 أ — ما كان منها متعلقا بدخول الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية السـى اقليمه او مغادرتها له او تشغيلها وملاحتها فيه تسرى احكامها على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الاخر .
 ب — وما كان منها متعلقا بدخول ما تحمله الطائرات من ركاب وطاقم وضائع الى اقليمه او مغادرتـه له (كلوائح الدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحي ونظم العملة) تسرى احكامها على ما تحمله طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الاخر من ركاب وطاقم وضائع في اقليم الطرف المتعاقد الاخر .

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 أحكام هذا الاتفاق .

المادة الثانية

- (١) على كل من الطرفين المتعاقدين ان يخطر الطرف المتعاقد الاخر كتابة باسم مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي يعينها لتشغيل الخطوط الجوية المعينة وفقاً لهذا الاتفاق .
- (٢) على الطرف المتعاقد الاخر عند استلامه هذا الاخطار ان يصدر ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسات المعينة دون اى تأخير لا يمر له وذلك مع مراعاة احكام الفقرة الثالثة من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .
- (٣) يجوز لسلطات الطيران لدى احد الطرفين المتعاقدين قبل ان تصدر ترخيص التشغيل لاحدى المؤسسات التي عينها الطرف الاخر ان تطلب من تلك المؤسسة اثبات انه تتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد واللوائح التي تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة بشرط الا تكون احكام هذه القوانين والقواعد واللوائح متعارضة مع احكام المعاهدة او احكام هذا الاتفاق .
- (٤) بعد استيفاء احكام الفقرتين الاولى والثانية من هذه المادة بجوز للمؤسسات التي عينت وصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو ان تبدأ العمل على الخطوط الجوية المعينة في اى وقت .

المادة الثالثة

- (١) يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الموافقة على تعيين الطرف المتعاقد الاخر لمؤسسة نقل جوى وكذلك وقف او الغاء الحقوق المبينة في المادة الخامسة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة نقل جوى معينة او فرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب على المؤسسة

No. 3610. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق

بين حكومة جمهورية مصر • والحكومة الباكستانية

بشأن

تسيير خطوط جوية منتظمة بين اقليميهما والى ما ورائهما

بما ان حكومة جمهورية مصر والحكومة الباكستانية 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 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 الشعوب 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 ما ورائهما •

فقد عينا مندوبيهما المفوضين الموقعين ادناه 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 المبينة في الملحق لهذا الاتفاق (والتي سيطلق عليها فيما بعد « الخطوط الجوية المعنية » وذلك على الطرق المبينة بالملحق المذكور) والتي سيطلق عليها فيما بعد « الطرق الجوية المعنية ») •

No. 3610. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF PAKISTAN AND THE GOVERNMENT OF EGYPT FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT KARACHI, ON 13 DECEMBER 1954

The Government of Pakistan 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, 1944,² (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 Annex³ 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").
2. Subject to the provisions of this Agreement, any of the specified air services may be inaugurated in all or in part, immediately or at a later date, at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

¹ Came into force on 6 February 1956, in accordance with article XIX.

² See footnote 1, p. 13 of this volume.

³ See p. 196 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 3610. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU PAKISTAN ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉGYPTE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À KARACHI, LE 13 DÉCEMBRE 1954

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

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944² (ci-après dénommée la « Convention ») ;

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser les services aériens internationaux d'une manière sûre et méthodique 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 nations et à s'assurer les nombreux avantages indirects qu'offre ce moyen de transport pour le bien mutuel des deux pays ;

Désireux de conclure un accord en vue d'encourager le développement de 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 de ce qui suit :

Article premier

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe³ du présent Accord (ci-après dénommés les « services aériens indiqués ») sur les routes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées les « routes aériennes indiquées »).

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.

¹ Entré en vigueur le 6 février 1956, conformément à l'article XIX.

² Voir note 2, p. 26 de ce volume.

³ Voir p. 197 de ce volume.

Article II

1. Each contracting party shall designate in writing to the 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 twenty-eight days from the date of the said notification.

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 tenue d'accorder sans délai la permission d'exploiter voulue aux entreprises désignées, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de l'article III du présent Accord.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront, avant d'accorder la permission d'exploiter 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 du paragraphe 1 ou 2 du présent article auront été exécutées, l'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 suspendre 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. Toutefois, une Partie contractante ne pourra prendre de mesures unilatérales de cet ordre que si elle notifie au préalable son intention à l'autre Partie contractante et que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, par voie de consultations, dans un délai de vingt-huit jours à compter de la date de ladite notification.

Article IV

1. The laws, rules and regulations of one contracting party especially those relating to :
 - a. 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.
 - b. 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, 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 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 provisions at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated traffic demands between the territory of the contracting party designating the airlines 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 parties

Article IV

1. Les lois, règlements et instructions d'une Partie contractante, notamment ceux qui régissent :

- a) L'entrée sur son territoire ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante.
- b) L'entrée sur son territoire 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. Pour l'exploitation des services aériens indiqués, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des articles VI et VII, 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 d'une Partie contractante 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, 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 contractantes devront

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 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 the latter contracting party.

This treatment shall be in addition to that accorded under article 24 of the convention.

Article IX

2. 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, rate schedules and all other similar relevant information concerning the operation of the specified air services and copies of all modifications of such time tables, rate schedules and information.

2. Each contracting party shall cause its designated airline 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 and 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 should not be inconsistent with the provisions of this agreement relating to the capacity of the air

offrir, sur chaque tronçon des routes aériennes indiquées dont une extrémité se trouve sur le territoire de l'une des Parties contractantes, une capacité totale qui, ajoutée à la capacité offerte par d'autres services aériens desservant le même tronçon, 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 d'une entreprise 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 seront exempts des droits de douane, frais d'inspection et taxes similaires que cette autre Partie contractante perçoit sur son territoire, tout en restant par ailleurs assujettis aux règlements douaniers de celle-ci.

Ce traitement est stipulé sans préjudice de 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, le plus longtemps possible à l'avance, 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 de trafic relatives aux passagers, marchandises et courrier transportés par les soins de leurs services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou au-dessus dudit territoire ; 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, une 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'aéronef s'effectuera sur le territoire de l'autre Partie contractante, ce changement ne devra pas aller à l'en-

services and the carriage of traffic. In such cases the second aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with the first aircraft, and shall await its arrival, except in the case of force majeure.

This change of aircraft in the territory of either contracting party can only take place in respect of traffic proceeding beyond that territory and at the last airport of call therein.

Article XI

1. Rates shall be fixed at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors, including cost of economical operation, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the rates charged by the other scheduled air services 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 airlines' organisation to which the designated airlines under this Agreement are members, and accepted for that purpose by the two contracting parties ; or
 - b. by agreement between the airlines designated by both contracting parties to operate the agreed services 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 airlines 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 either authority has 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

contre des dispositions du présent Accord relatives à la capacité des services aériens 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, sauf en cas de force majeure.

Ce changement d'aéronef sur le territoire de l'une des Parties contractantes ne pourra avoir lieu que pour l'acheminement du trafic au delà de ce territoire et seulement à l'aéroport de la dernière escale sur ce territoire.

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 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 réunissant les entreprises désignées en vertu du présent Accord, et qui seraient acceptées à cette fin par les deux Parties contractantes ;
 - b) Soit par voie d'accord entre les entreprises désignées par les deux Parties contractantes pour exploiter les services convenus, 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 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 qui y seront appliqués.
3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques 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 lui donner effet. Si les Parties contractantes ne parviennent pas

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.

Article XII

This Agreement shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization 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 up 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

1. 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 diplomatic channels.
2. If either of the contracting parties considers it desirable to modify any of the terms of the Agreement, it may request negotiations through the diplomatic channels. Modifications agreed upon as a result of such negotiations will only come into effect after both contracting parties have notified each other that their constitutional requirements have been fulfilled.

Article XVI

Without prejudice to article XVII of this Agreement,

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.

à se mettre d'accord, le différend sera réglé conformément à l'article XVI. En attendant que le différend soit réglé par voie d'accord ou conformément à l'article XVI, les entreprises intéressées appliqueront les tarifs déjà établis ou, à défaut, des tarifs raisonnables.

Article XII

Le présent Accord sera enregistré auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée 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 d'elles, en vue d'assurer le respect des principes et l'application des clauses 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 régulier 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

1. 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 diplomatiques.
2. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une clause quelconque de l'Accord, elle pourra demander que des négociations aient lieu par la voie diplomatique. Les modifications décidées d'un commun accord à la suite de ces négociations n'entreront en vigueur qu'après que les deux Parties contractantes auront échangé des notifications indiquant que les formalités constitutionnelles prescrites dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

Article XVI

Sans préjudice des dispositions de l'article XVII ci-après :

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

2. If the contracting parties fail to reach a settlement by negotiation within ninety days :
 - 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 Organization.
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 or 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 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 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 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 XVIII

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

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations dans un délai de quatre-vingt-dix jours :
 - 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 se mettent pas d'accord, ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition dans un délai de trente jours, chacune d'elles pourra soumettre le différend au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application 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 du paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps qu'elle ne s'y conformera pas, l'autre Partie contractante pourra restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante qui ne se conforme pas à la décision, ou aux entreprises désignées par cette dernière, ou à l'entreprise désignée qui ne se conforme pas à la décision.

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 faite, le présent Accord prendra fin douze 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. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par 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 pakistanaï, du Directeur général de l'aviation civile ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par son Département, et, en ce qui concerne le Gouvernement égyptien, du Directeur général de l'aviation civile en exercice ou de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir des fonctions actuellement exercées par le Directeur général.
2. L'expression « entreprises désignées » s'entend des entreprises de transports aériens que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront

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 references to the Annex, except where otherwise expressly provided.

Article XIX

This Agreement shall enter into force as soon as both contracting parties have notified each other that their constitutional requirements have been fulfilled.

IN WITNESS THEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective governments, have signed the present Agreement and have affixed their seals thereto.

DONE at Karachi, 13th day of December 1954, in the English and Arabic languages, each of which shall be of equal authenticity.

For the Government of Pakistan :

(Signed) Amir AZAM

For the Government of the Republic of Egypt :

(Signed) A. AZZAM

signalées, par notification écrite aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, comme étant les entreprises désignées par elle pour exploiter les services aériens indiqués.

3. L'annexe du présent Accord sera considérée comme faisant partie intégrante de l'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 les deux Parties contractantes auront échangé des notifications indiquant que les formalités constitutionnelles prescrites dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

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 Karachi, le 13 décembre 1954, en langue anglaise et en langue arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement pakistanais :

(Signé) Amir AZAM

Pour le Gouvernement de la République d'Égypte :

(Signé) A. AZZAM

ANNEX

A

1. The airlines designated by the Government of Pakistan shall be entitled to operate air services in both directions on the route specified hereunder and to land for traffic purposes in Egypt at the point specified in this paragraph :

Points in Pakistan—A point in the Persian Gulf Area—Point in Iran—Cairo, Istanbul, Rome, Frankfurt and/or Paris—London and beyond.

2. 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 Pakistan at the points specified in this paragraph :

Route 1 : Points in Egypt to Beirut or Damascus and/or Baghdad, Basra or Kuwait, and/or Bahrein, Dahrán or Sharja to Karachi, Bombay and beyond.

Route 2 : Points in Egypt to Jeddah and Bahrein, Dahrán or Sharja, to Karachi, Bombay and beyond.

Note : Points on any of the specified air routes may at the option of the designated airline of one contracting party be omitted on all or any flights provided that points in Pakistan and Egypt are not so omitted.

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 may require them to assign such functions to an organisation approved by its aeronautical authorities and bearing its nationality.

ANNEXE

A

1. Les entreprises désignées par le Gouvernement pakistanais seront autorisées à exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur la route indiquée ci-après, et à effectuer des escales commerciales en Égypte au point spécifié ci-après :

Points au Pakistan—un point dans la région du golfe Persique— un point en Iran— Le Caire, Istanbul, Rome, Francfort et/ou Paris—Londres et au-delà.

2. 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 au Pakistan aux points spécifiés ci-après :

Route 1 : Points en Égypte, vers Beyrouth ou Damas et/ou Bagdad, Bassora ou Koweït, et/ou Bahrein, Dahrhan ou Sharja, et vers Karachi, Bombay et au-delà.

Route 2 : Points en Égypte, vers Djeddah et Bahrein, Dahrhan ou Sharja, et vers Karachi, Bombay et au-delà.

Note. — L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales sur une route aérienne indiquée, à condition de ne pas supprimer d'escale située au Pakistan ou en Égypte.

B

Si les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes n'emploient pas leur propre agence et leur propre personnel pour leur trafic sur le territoire de l'autre Partie contractante, celle-ci pourra exiger qu'elles recourent aux services d'une organisation agréée par ses autorités aéronautiques et ayant sa nationalité.

No. 3611

**EGYPT
and
YUGOSLAVIA**

**Agreement (with annex) concerning regular air transport
services. Signed at Cairo, on 20 February 1955**

Official texts: French, Arabic and Serbo-Croat.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**ÉGYPTE
et
YOUGOSLAVIE**

**Accord (avec annexe) relatif aux transports aériens ré-
guliers. Signé au Caire, le 20 février 1955**

Textes officiels français, arabe et serbo-croate.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

المادة الحادية والعشرين

يعدل هذا الاتفاق بحيث يتلاءم مع اي اتفاقية جوية متعددة الاطراف قد تضم الطرفين المتعاقدين .

المادة الثانية والعشرين

يخطر الطرفان المتعاقدان ، وفقا لما قد تمليه عليهما التزاماتهما الدولية ، منظمة الطيران المدني الدولي بهذا الاتفاق وبالملحق اللاصق به وكذلك بالتعديلات التي قد تلحقهما وايضا بالانهاء .

المادة الثالثة والعشرين

يبدأ نفاذ هذا الاتفاق من اليوم الذي يتبادل فيه الطرفان المتعاقدان المذكرات الدالة على اكمال اجراءات التصديق او الموافقة عليه وفقا للاوضاع الدستورية في كل منهما .
واثباتا لذلك ، وقع المندوبون المفوضون بما لهم من سلطة مخولة من حكوماتهم هذا الاتفاق المحرر باللغة الفرنسية ومهروه باختتامهم .

حرر في القاهرة بتاريخ

من النصفين العربي والصربي حجبة واحدة .

عن حكومة جمهورية مصر

عن حكومة الجمهورية الشعبية الاتحادية ليوجوسلافيا

الملحق بالاتفاق

١ - للمؤسسة او للمؤسسات التي تعينها حكومة جمهورية مصر الحق في تشغيل خطوط جوية على الطريق المحدد فيما بعد في كلا الاتجاهين . والهبوط في يوجوسلافيا لاغراض تجارية في النقطة المحددة في هذه الفقرة .

طريق للعمل ويخترق اقليم يوجوسلافيا :

القاهرة - أثينا - بلغراد وما بعدها . (يحدد فيما بعد)

٢ - للمؤسسة او للمؤسسات التي تعينها حكومة الجمهورية الشعبية الاتحادية ليوجوسلافيا الحق في تشغيل خطوط جوية على الطريق المحدد فيما بعد في كلا الاتجاهين . والهبوط في مصر لاغراض تجارية في النقطة المحددة في هذه الفقرة .

طريق للعمل ويخترق الاقليم المصري :

بلغراد - أثينا - القاهرة وما بعدها . (يحدد فيما بعد)

٣ - تقوم ببيع سندات النقل وبالخدمات التي على الارض لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين في اقليم الطرف المتعاقد الآخر منشآت لها جنسية هذا الطرف الاخير وتتمتعها سلطات الطيران لديه .

- ٣ - تكون قرارات محكمة التحكيم الدائمة بلاهاي ملزمة للطرفين المتعاقدين . فاذا لم ينفذ احد الطرفين المتعاقدين او مؤسساته المعينة القرار الصادر من هيئة التحكيم يكون للطرف المتعاقد الآخر ان يحد او يسحب مؤقتا او نهائيا الحقوق التي منحها بمقتضى هذا الاتفاق للطرف المتعاقد الآخر او لمؤسساته .
- ٤ - يظل الطرفان المتعاقدان متمتعين بكافة الحقوق المخولة لهما بموجب هذا الاتفاق طوال مدة النزاع الذي يكون قد نشأ بينهما .
ولا تخل هذه الاحكام بنص المادة التاسعة عشر .

المادة التاسعة عشر

لكل من الطرفين المتعاقدين في اي وقت ان يعلن الطرف المتعاقد الآخر برغبته في انتهاء هذا الاتفاق . وينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء اثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاعلان ما لم يكن قد تم سحبه باتفاق مشترك بينهما قبل انقضاء المدة المقررة .

المادة العشرين

- أ - فيما يتعلق بتطبيق احكام هذا الاتفاق والملحق به يقصد بالعبارات الآتية : -
- « اقليم »
المناطق الارضية والمياه الاقليمية الملحقة بها بما في ذلك الحيز الهوائي ، التي تخضع لسيادة الدولة المذكورة .
- ٢ - « خط جوي »
كل خط جوي منتظم تستخدم فيه طائرات مخصصة للنقل العام وتنقل ركابا ورسائل بريدية وبضائع .
- ٣ - « خط جوي دولي »
كل خط جوي يجتاز الحيز الهوائي الواقع فوق اقليم دولتين او اكثر .
- ٤ - « مؤسسة نقل جوي »
كل مؤسسة نقل جوي تقوم باعداد او تشغيل خط جوي دولي .
- ٥ - « مؤسسة معينة »
كل مؤسسة نقل جوي اختارها احد الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط الجوية المعتمدة والتي يكون قد تم تعيينها وفقا لاحكام المادة الثانية من هذا الاتفاق .
- ٦ - « طريق محدد »
كل خط جوي يجرى وفقا لخط سير معين .
- ٧ - « سلطات الطيران »
أ - بالنسبة لمصر
« مصلحة الطيران المدني »
ب - بالنسبة ليوجوسلافيا
« الادارة العامة للطيران المدني »
- ويجوز ان تستبدل هذه الهيئات باخرى يسمح لها فيما بعد بممارسة هذه السلطات .
- ب - يعتبر الملحق بهذا الاتفاق جزءا منه وكل اشارة الى الاتفاق تعني ايضا الاشارة الى الملحق ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .

استعمال تلك الطائرات في هذا الاقليم وفوقه ، على طائرات المؤسسه او المؤسسات المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر .

(٢) القوانين واللوائح المعمول بها في اقليم احد الطرفين المتعاقدين بشأن دخول واقامة وخروج المسافرين واعضاء هيئة الطاقم والرسائل البريدية والبضائع ، كتلك التي تنظم مختلف اجراءات الرقابة ونظم العملة والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي ، تسري على الركاب واعضاء هيئة الطاقم والرسائل البريدية والبضائع التي تنقلها طائرات المؤسسة او المؤسسات المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر خلال تواجد تلك الطائرات في نطاق ذلك الاقليم .

المادة السادسة عشر

تحقيقا للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين ، تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور بينهما من وقت الآخر ، ابتغاء ضمان مراعاة المبادئ الثابتة في هذا الاتفاق وتنفيذ احكامه على وجه مرضي . ولها ان تتبادل كافة المعلومات التي يقتضيها الأمر .

المادة السابعة عشر

(١) اذا رغب طرف متعاقد في تعديل اي نص من احكام هذا الاتفاق ، فله ان يطلب في كل وقت بالطرق الدبلوماسية اجراء مفاوضات في هذا الشأن بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين . ويجب البدء في هذه المفاوضات خلال الستين يوما التي تبدأ من تاريخ الطلب . فاذا ما توافقت تلك السلطات على التعديلات المرغوب فيها ، فلا يعمل بها الا من الوقت الذي يكون فيه كل من الطرفين المتعاقدين قد اخطر صاحبه بالتصديق او بالموافقة على ما اجري من تعديلات وذلك حسبما تمليه عليه الاصول الدستورية .

(٢) اذا قدر اي من الطرفين المتعاقدين ضرورة تعديل او اضافة اي نص من احكام الملحق بهذا الاتفاق ، فيجوز لسلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ان يدخلا ، بالاتفاق معاً هذا التعديل او تلك الاضافة بطريقة محررة مع تحديد تاريخ بدء العمل بها . ويتعين ان تبدأ المشاورات بين تلك السلطات خلال الستين يوما التي تجرى من تاريخ الطلب

المادة الثامنة عشر

أ - اذا نشأ اي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير او على تطبيق هذا الاتفاق فعليهما محاولة فض هذا النزاع بطريق المفاوضات المباشرة بينهما .

ب - فاذا لم تسفر المفاوضات المباشرة عن نتيجة خلال مدة تسعين يوما : -

١ - يجوز للطرفين المتعاقدين ان يتفقا على عرض موضوع النزاع على هيئة تحكيم اي شخص او هيئة اخرى .

٢ - فاذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على اجراء التحكيم او اذا تم اتفاقهما عليه ولم يتفقا على اختيار المحكمين خلال مدة ثلاثين يوما يكون لاي منهما ان يطلب الى محكمة التحكيم الدائمة بلاهاي ان تفصل في هذا النزاع .

المادة الثانية عشر

يعترف كل طرف متعاقد ، عند تشغيل الخطوط الجوية المعتمدة ، بشهادات الصلاحية للطيران وبكفاءات الاهلية وبالاجازات الممنوحة او المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر . ويحتفظ مع ذلك كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في عدم الاعتراف ، اذا ما تعلق الأمر بالملاحة فوق اقليمه ، بكفاءات الاهلية وبالاجازات الممنوحة الى رعاياه من دولة اخرى .

المادة الثالثة عشر

يجب على الطائرات التابعة للمؤسسة او للمؤسسات المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين والتي تكون مخصصة للعمل على الخطوط الجوية المعتمدة وكذلك يتعين على اعضاء هيئة طاقمها ان يكونوا مزودين بالمستندات الاتية : -

- أ - شهادة تسجيلها .
- ب - شهادة صلاحيتها للطيران .
- ج - كفاءات الاهلية والاجازات اللائقة بكل عضو من اعضاء طاقمها .
- د - سجل الرحلات الخاص بها .
- هـ - رخصة جهاز الالسلكي الذي على متنها .
- و - قائمة باسماء المسافرين .
- ز - كشف واقترارات مفصلة عن الشحنة .
- ح - اذن خاص بنقل طائفة معينة من البضائع بطريق الجو عند الاقتضاء .

المادة الرابعة عشر

(١) فتعهد كل دولة متعاقدة بتقديم يد المعونة ، فوق اقليمها ، لطائرات الطرف المتعاقدة- الآخر التي تعمل على الخطوط الجوية المعتمدة اذا كانت في محنة . وذلك على النحو أسفلي تراعى به ذات طائراتها التي تعمل في الخطوط الدولية المماثلة . ويمتد هذا الالتزام بنفس المدى الى عمليات البحث عن الطائرات التي يحتمل ضياعها .

(٢) اذا وقع حادث لطائرة ادى الى وفاة او الى اصابات بالغة او تسبب عنه تلف جدي للطائرة ، يقوم الطرف المتعاقد الذي وقع الحادث فوق اقليمه باجراء تحقيق عن سبب وظروف ما حدث . وللطرف المتعاقد الذي تنتمي اليه هذه الطائرة الحق في ان يبعث برسل يلاحظون التحقيق ويحضرون مجراه . ويبلغ الطرف المتعاقد الذي يتولى التحقيق الطرف المتعاقد الآخر بتقرير مشفوع بنتيجة التحقيق .

المادة الخامسة عشر

(١) تسري القوانين واللوائح المعمول بها في اقليم احد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بدخول وبقاء وخروج الطائرات المخصصة للعمل في الملاحة الجوية الدولية وكذلك في صدد

والى ان تتم تسوية الخلاف ، سواء عن طريق المفاوضات المباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ام بالتطبيق لاحكام المادة الثامنة عشر المذكورة فيما بعد ، يجرى تطبيق فئات الاجور المعمول بها ، فاذا لم يكن لها وجود تطبق المؤسسات المعنية فئات اجور معقولة .

المادة العاشرة

أ - يتعين على كل من سلطات الطيران او المؤسسة او المؤسسات المعنية من قبل كل طرف متعاقد ان يعمل ، في اقرب وقت مستطاع ، على امداد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر ، بجدول المواعيد وبفئات الاجور وبكافة البيانات الاخرى المتعلقة بالتشغيل وكذلك بكل ما يطرأ من تعديل على الخطوط الجوية المعتمدة .

ب - ويتعين على كل من سلطات الطيران او المؤسسة او المؤسسات المعنية من قبل كل طرف متعاقد ، ان يعمل على امداد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر ، بالاحصائيات الدالة على اتجاه النقل او على مصدره والخاصة بحركته الى ومن اقليم الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط الجوية المعتمدة وكذلك النقل عبر هذا الاقليم (الترانزيت) .

المادة الحادية عشر

(١) تراضى كل من الطرفين المتعاقدين على ان الفرائض والرسوم المفروضة على المؤسسة او المؤسسات المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر ، مقابل استعمال المواني الجوية والمنشآت الفنية الاخرى ، لا تتجاوز الفرائض والرسوم التي تحصل من اي من مؤسسات النقل الجوي الاجنبية الاخرى التي تعمل على خطوط دولية مماثلة .

(٢) الوقود وزيوت التشحيم مما تحمله الطائرة وكذلك قطع الفيار والعدد المعتادة التي تدخل في اقليم طرف متعاقد بقصد استعمالها فقط في الطائرات التابعة للمؤسسة او للمؤسسات المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر وتكون مخصصة للخطوط الجوية المعتمدة ، تتميز في هذا الاقليم وبشرط التعامل بالمثل ، بمعاملة لا تقل عن تلك التي تعامل بها كافة مؤسسات النقل الجوي الاجنبية التي تعمل على الخطوط الدولية المماثلة ، وذلك فيما يتعلق بالرسوم الجمركية وبمصاريف التفتيش وبالفرائض والرسوم الوطنية الاخرى .

(٣) تعفى من الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش والفرائض والرسوم الوطنية الاخرى ، في اقليم الطرف المتعاقد الآخر ، الطائرات التي تستعملها على الخطوط الجوية المحددة ، المؤسسة او المؤسسات المعنية من جانب طرف متعاقد وكذلك يعفى الوقود وزيوت التشحيم وقطع الفيار والعدد المعتادة ، ومؤونة الطائرة مما يكون على تلك الطائرات حتى ولو كانت هذه المواد قد استعملت او استهلكت خلال طيرانها فوق ذلك الاقليم .

(٤) المواد المعفاة بالتطبيق لاحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة لا يجوز انزالها في اقليم احد الطرفين المتعاقدين دون رضاه من السلطات الجمركية فيه . وتكون تلك السواد خلال مراحل الرسو خاضعة لرقابة تلك السلطات دون ان يعوق ذلك نقلها واستعمالها لاغراض فنية .

المادة السابعة

إذا اقتضت دواعي الاقتصاد عند التشغيل استعمال طائرات متفاوتة الحمولة على مختلف مراحل الطرق الجوية المحددة وتم تغيير طائرة باخرى في اقليم احد الطرفين المتعاقدين وجب ان لا يخل مثل هذا التغيير بما تعلق بالحمولة والنقل من احكام هذا الاتفاق، وعندئذ يتعين على الطائرة المتفرقة مراعاة تناسق اتصالها بالطائرة الرئيسية بل وعليها ان تنتظر وصولها بما لم تقتضي الضرورة الفنية للتشغيل خلاف ذلك .

المادة الثامنة

يتعين على المؤسسة او المؤسسات المعنية من جانب أحد الطرفين المتعاقدين ألا تمارس الحقوق المخولة اياها على نحو ما من شأنه الاساءة او الاضرار بصالح اية مؤسسة نقل جوي للطرف المتعاقد الآخر وذلك عند قيامها بعمليات نقل جوي منتظم على كل او جزء من نفس الطريق .

المادة التاسعة

أ - تحدد اجور النقل بفئات معقولة مراعى فيها كافة عناصر التقدير ، وفي مقدمتها اقتصاديات التشغيل والريح المناسب ومميزات كل خط (بما في ذلك اعتبار السرعة ومستوى الراحة) وكذلك فئات الاجور التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي الاخرى التي تعمل على الطرق الجوية المحددة .

ب - تحدد الاجور التي تتقاضاها اي مؤسسة معينة مقابل قيامها بالنقل سواء أكان ذلك بين اقليم الطرفين المتعاقدين ام بين اقليم بلد اخر واقليم اي من الطرفين المتعاقدين على النحو الآتي : -

- ١ - وفقا لتوصيات اي منظمة تضم عضوية المؤسسات المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين .
- ٢ - بالاتفاق المباشر بين المؤسسات المعنية ، اذا لم تكن احداها عضوا في مثل تلك المؤسسة او اذا انعدمت التوصيات المشار اليها في الفقرة (١) السالفة الذكر . اما اذا لم يعين احد الطرفين المتعاقدين مؤسسة للعمل على طريق جوي محدد او لم تحدد فئات الاجور على هذا الطريق وفقا للفقرة (١) المشار اليها ، فللمؤسسة او للمؤسسات المعنية من جانب الطرف المتعاقد الاخر التي تعمل على هذا الطريق ان تحدد بنفسها فئات اجورها .

ج - يتعين تقديم فئات الاجور التي تحدد على النحو المتقدم لسلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين لاعتمادها . ويجري العمل بها بعد انقضاء ثلاثين يوما من تاريخ احوالها الى تلك السلطات ما لم تكن هذه الاخيرة قد افادت من قبل اعتراضها عليها .

د - فاذا لم توفق المؤسسات المعنية الى اتفاق على فئات الاجور وفقا للفقرة (٢) من البند (ب) المذكورة اعلاه ، تميز على سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين ان تعمل على الوصول الى تسوية مرضية ثم تجري تطبيقها . ويحال الامر اذا اقتضى الحال اخيرا ، الى جهة التحكيم المنصوص عليه في المادة الثامنة عشر من هذا الاتفاق .

المؤسسات المعنية والمرخص لها على النحو السالف ذكره أن تبدأ في اي وقت تشغل الخطوط الجوية المعتمدة .

المادة الثالثة

(١) يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في أن يرفض أو أن يسحب مؤقتاً أم نهائياً ترخيص التشغيل الممنوح من الطرف المتعاقد الآخر للمؤسسة أو للمؤسسات المعنية متى استعصى عليها التدبير على أن الجانب الاغلب من ملكيتها والاشراف الفعلي عليها مملوك وموكل للطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو انها في ايدي رعاياه .

(٢) ويحتفظ كل طرف متعاقد حقه في ان يسحب مؤقتاً أم نهائياً ترخيص التشغيل اذا خالفت المؤسسة او المؤسسات المعنية نصوص القوانين واللوائح المرعية التطبيق على خطوط النقل الجوي المنتظم في اقليمه او اذا اغفلت تلك المؤسسات كذلك مراعاة احكام هذا الاتفاق .

(٣) ومع ذلك فلا يجوز الالتجاء الى مثل هذا الاجراء الا بعد أن يكون ممير المشاورات التي جرت بين سلطات الطيران في كل من الطرفين المتعاقدين ، عدم التوفيق .

المادة الرابعة

مع عدم الاخلال باحكام المادتين السادسة والثامنة من هذا الاتفاق يمنح كل طرف متعاقد المؤسسة او المؤسسات التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط الجوية المعتمدة الحق في ان تلتقط او تسقط على اقليمه ونقاط المراسي التجارية المحددة في الملحق تقلاً دولياً صادراً الى ، او قادماً من اقليم الطرف المتعاقد الاخر وكذلك الحق في النقل من والى اقليم اي بلد ثالث .

المادة الخامسة

النقل بمقابل من نقطة الى اخرى في نفس الاقليم (كابوتاج) مهما كان مصدره او مقصده الحقيقي يكون قاصراً على مؤسسات النقل الجوي الوطنية وحدها في كل من الدولتين المتعاقبتين .

المادة السادسة

(١) تتاح للمؤسسة او للمؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة في تشغيلها للخطوط الجوية المعتمدة .

(٢) يكون الهدف الرئيسي للخطوط الجوية المعتمدة هو توفير حمولة نقل تتناسب مع حاجات النقل الجوي المألوفة والتي يمكن توقعها على نحو معقول وذلك بين اقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسات التشغيل وبين الاقاليم التي ينتهي اليها مقصد النقل .

(٣) يتعين ان يكون مجموع الحمولة التي تقدمها المؤسسات المعنية من جانب الطرفين المتعاقدين لتقوم بتشغيل الخطوط الجوية المعتمدة على ذات الاجزاء من الطرق الجوية المعنية التي تنتهي عند اقليم كل منهما متناسبا تناسبا معقولا مع حاجة الجمهور للنقل الجوي .

(٤) لا يجوز للطرفين المتعاقدين في كل من اقليميهما عمل اية تفرقة بين المؤسسات المعنية وبين مؤسسات النقل الجوي الاجنبية .

No. 3611. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاق بين جمهورية مصر والجمهورية الشعبية الاتحادية ليوجوسلافيا بشأن النقل الجوي المنتظم

لما كان كل من حكومتي جمهورية مصر والجمهورية الشعبية الاتحادية ليوجوسلافيا والمعبر عنهما فيما بعد بعبارة (الطرفين المتعاقدين) راغبة في ان تنظم بينهما في صورة مأمونة ومنسقة ، المواصلات الجوية المنتظمة ، حريصة على ان تعمل جهد استطاعتها ما يؤدي الى انهاء التعاون بينهما في هذا السبيل وذلك أخذاً بناصر مبدأ التآزر الدولي .
فقد قدرت الحكومتان ضرورة عقد اتفاق ينظم عمليات النقل الجوي المنتظم بين اقليسيهما .
وعينتنا لذلك المندوبين المفوضين المرخص لهم قانوناً بالتوقيع على ما يتم اتفاهم عليه وفقاً لما يأتي :

المادة الأولى

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر ، تأسيساً على مبدأ المعاملة بالمثل ، الحق في تشغيل الخطوط الجوية المنتظمة على الطرق الجوية المحددة في ملحق هذا الاتفاق .
ويطلق فيما بعد ، على كل من هذه الخطوط وتلك الطرق ، التعبيران (الخطوط الجوية المعتمدة) ، (الطرق الجوية المحددة) .
وبالتطبيق لأحكام هذا الاتفاق يجوز البدء في تشغيل اي من الخطوط المعتمدة كله او بعضه ، اما فوراً واما في تاريخ لاحق حسبما يترأى للطرف المتعاقد الذي خولت اياه الحقوق الممنوحة .

المادة الثانية

(١) يعين كتابة كل من الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر مؤسسة او اكثر من مؤسسات النقل الجوي التي تقوم وفقاً لأحكام هذا الاتفاق بتشغيل الخطوط الجوية المعتمدة .
(٢) وعلى الطرف المتعاقد الاخر ، بمجرد استلامه الاخطار بالتعيين ، ان يمنح في غير ابطاء لا مبرر له ، ترخيص التشغيل المطلوب للمؤسسة او للمؤسسات المعنية ، وذلك مع مراعاة احكام البند الثالث من هذه المادة والمادة الثالثة من هذا الاتفاق .
(٣) ولسلطات الطيران في كل من الطرفين المتعاقدين ان تستوفى قبل ان تمنح الترخيص المشار اليه اعلاه ، لمؤسسة يكون قد عينها الطرف المتعاقد الآخر من انه قد توافرت فيها الشروط التي تستلزمها القوانين واللوائح المرعية التطبيق على خطوط النقل الجوي المنتظم على شريطة ان لا تتعارض تلك القواعد مع أحكام هذا الاتفاق .
(٤) متى توافرت أحكام البندين الاول والثاني من هذه المادة يحق للمؤسسة او

[SERBO-CROAT TEXT — TEXTE SERBO-CROATE]

No. 3611. SPORAZUM IZMEDU FEDERATIVNE NARODNE
REPUBLIKE JUGOSLAVIJE I REPUBLIKE EGIPTA O
REDOVNOM VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU

Vlada Federativne Narodne Republike Jugoslavije i Vlada republike Egipta, dalje nazvane »Strane Ugovornice«, smatrajući

da postoje uslovi da organizuju siguran i redovan vazdušni saobraćaj i da što više sarađuju na tom polju i tako doprinesu međunarodnoj saradnji,

da je, prema tome, potrebno da zaključe Sporazum koji će regulisati redovni vazdušni saobraćaj između njihovih zemalja,

odredili su svoje opunomoćenike, propisno ovlašćene u tom cilju, koji su se sporazumeli o sledećem :

Član I

Strane Ugovornice priznaju jedna drugoj i to na bazi reciprociteta, pravo obavljanja redovnog vazdušnog saobraćaja na vazdušnim linijama određenim u prilogu ovog Sporazuma.

Ovaj saobraćaj i ove linije označavaće se ubuduće izrazima »ugovoreni saobraćaj«, odnosno »određene linije«.

Shodno odredbama ovog Sporazuma, ugovoreni saobraćaj može da se uvede u celosti ili delimično, odmah ili kasnije, po izboru Strane Ugovornice kojoj su ta prava priznata.

Član II

1. Svaka Strana Ugovornica obavestiće pismeno drugu Stranu Ugovornicu da je odredila jedno ili više preduzeća za vazdušni saobraćaj, koja će, u duhu ovog Sporazuma, imati zadatak da obavljaju ugovoreni saobraćaj.

2. Odmah po prijemu ovog obaveštenja, druga Strana Ugovornica će, pod rezervom odredaba niže navedene tačke 3 i član III ovog Sporazuma, izdati bez neopravdanog odlaganja određenom ili određenim preduzećima traženu dozvolu za eksploataciju.

3. Nadležne vazduhoplovne vlasti, pre nego što izdaju pomenutu dozvolu određenom preduzeću druge Strane Ugovornice, mogu da se uvere da to preduzeće ispunjava zahteve utvrđene zakonima i propisima koji se normalno primenjuju na redovni vazdušni saobraćaj pod uslovom da nisu u suprotnosti sa odredbama ovog Sporazuma.

4. Čim odredbe tačkaka 1 i 2 ovog člana budu ispunjene, tako određeno i ovlašćeno preduzeće ili preduzeća moći će u svako doba da otpočnu sa obavljanjem ugovorenog saobraćaja.

Član III

1. Svaka Strana Ugovornica zadržava pravo da uskrati izdavanje ili da privremeno ili definitivno oduzme dozvolu za eksploataciju određenom ili određenim preduzećima druge Strane Ugovornice, ako nema dokaza da je veći deo imovine i stvarna kontrola nad poslovanjem pomenutih preduzeća u rukama jedne ili druge Strane Ugovornice ili njihovih državljana.

2. Svaka Strana Ugovornica zadržava pravo da privremeno ili definitivno oduzme dozvolu za eksploataciju ako se određeno ili određena preduzeća ne pridržavaju zakona i propisa koje ta Strana Ugovornica normalno primenjuje na redovni vazdušni saobraćaj ili pak ako ne poštuju odredbe ovog Sporazuma.

3. Međutim, takva se mera može preduzeti samo ako se savetovanja između nadležnih vazduhoplovnih vlasti ne završe uspešno.

Član IV

Za obavljanje ugovorenog saobraćaja, a pod rezervom člana VI i VIII, svaka Strana Ugovornica priznanje određenom ili određenim preduzećima druge Strane Ugovornice prava da na svojoj teritoriji i na mestima usputnog sletanja komercijalne prirode navedenim u Prilogu, ukrcavaju i iskrcavaju putnike, poštu i robu za ili sa teritorije druge Strane Ugovornice i teritorije trećih zemalja.

Član V

Plaćeni prenos s jednog mesta na drugo iste teritorije (kabotaža) biće isključivo rezervisani za domaća preduzeća za vazdušni saobraćaj svake Strane Ugovornice, bez obzira na mesto stvarnog polaska ili krajnjeg opredeljenja putnika, pošte i robe.

Član VI

1. Pravičan i podjednak postupak biće osiguran određenom ili određenim preduzećima Strana Ugovornica prilikom obavljanja ugovorenog saobraćaja.

2. Glavni cilj ugovorenog saobraćaja svake Strane Ugovornice biće da ponudi kapacitet prenosa prilagođen normalnoj i razumno predviđenoj potražnji u vazdušnom saobraćaju između teritorije Strane Ugovornice koja je odredila preduzeća za obavljanje saobraćaja i zemalja krajnjeg opredeljenja putnika, pošte i robe.

3. Ukupan kapacitet koji nude preduzeća obe Strane Ugovornice određen za obavljanje ugovorenog saobraćaja na istim relacijama utvrđenih linija, koje se

završavaju na njihovim odnosnim teritorijama, treba da bude razumno prilagođen potražnji u vazдушnom saobraćaju.

4. Strane Ugovornice neće praviti nikakvu razliku na svojim sopstvenim teritorijama između određenih preduzeća i stranih preduzeća za vazdušni saobraćaj.

Član VII

Ako se zbog ekonomičnosti eksploatacije upotrebljavaju vazduhoplovi različitog kapaciteta na raznim relacijama određenih linija i ako se promena aviona vrši na teritoriji jedne Strane Ugovornice, takva promena ne sme da odstupa od odredaba ovog Spórazuma koje se odnose na prenos i kapacitet. U takvom slučaju, drugi avion moraće da obezbedi vezu sa prvim čiji dolazak treba da sačeka, izuzev u slučaju tehničkih razloga.

Član VIII

Određeno ili određena preduzeća jedne Strane Ugovornice ne mogu zloupotrebljavati priznata prava na uštrb ili štetu makakvog preduzeća za vazdušni saobraćaj druge Strane Ugovornice koje obavlja redovan saobraćaj na celoj ili na jednom delu iste linije.

Član IX

a) Tarife će se tako odrediti da budu umerene, vodeći računa o svim potrebnim elementima, naročito o ekonomičnosti eksploatacije, uobičajenoj zaradi, karakteristikama svake linije (uključujući brzinu i udobnost), kao i o tarifama drugih preduzeća za vazdušni saobraćaj na određenim linijama.

b) Tarife koje će primenjivati svako određeno preduzeće u saobraćaju između teritorija Strana Ugovornica ili između teritorija trećih zemalja i jedne Strane Ugovornice, odrediće se na sledeći način :

1. u skladu sa preporukama svake organizacije čiji bi članovi bili određena preduzeća Strana Ugovornica ;
2. neposrednim sporazumom između određenih preduzeća, ako jedna od njih nije član takve organizacije ili u nedostatku preporuka predviđenih gornjom tačkom 1. Ako jedna Strana Ugovornica ne odredi preduzeće za održavanje određene linije ili ako tarife za tu liniju utvrđene, shodno gornjoj tački 1. određeno ili određena preduzeća druge Strane Ugovornice koja održavaju saobraćaj na toj liniji, odrediće samo svoje tarife.

c) Tako utvrđene tarife podneće se na odobrenje Vazduhoplovnim vlastima Strana Ugovornica, i stupiće na snagu 30 dana posle saopštenja pomenutim vlastima, ako ove predhodne nisu izvestile o svojoj nesaglasnosti.

d) Ako se određena preduzeća nisu mogla sporazumeti u pogledu tarife, shodno tački b gornjeg broja 2, vazduhoplovne vlasti Strana Ugovornica nastojaće da dođe

do zadovoljavajućeg sporazuma i preduzeće potrebno da on stupi na snagu. U krajnjem slučaju obratiće se arbitraži predviđenoj članom XVIII.

Dok se spor ne reši, bilo neposrednim pregovorima između vazduhoplovnih vlasti Strana Ugovornica, bilo prema članu XVIII ovog Sporazuma, zadržaće se one tarife koje su na snazi, ili, ako ih nema, određena preduzeća primenjivaće umerene tarife.

Član X

a) Vazduhoplovna vlast ili određeno ili određena preduzeća svake Strane Ugovornice dostavljaće vazduhoplovnoj vlasti druge Strane Ugovornice, što pre, redove letenja, tarife i sva druga obaveštenja u pogledu eksploatacije ili izmene ugovorenog saobraćaja.

b) Vazduhoplovna vlast ili određeno ili određena preduzeća svake Strane Ugovornice dostavljaće Vazduhoplovnoj vlasti druge Strane Ugovornice statističke podatke o prometu u ugovorenom saobraćaju za i sa teritorije druge Strane Ugovornice kao i o tranzitnom prometu preko te teritorije, navodeći mesto porekla i opredeljenja.

Član XI

1. Svaka Strana Ugovornica pristaje da naknade i takse propisane za upotrebu vazduhoplovnih pristaništa i ostalih tehničkih postrojenja od strane određenog ili određenih preduzeća druge Strane Ugovornice ne budu veće od onih naknada i taksa koje plaćaju sva ostala strana preduzeća za vazdušni saobraćaj koja obavljaju sličan međunarodni saobraćaj.

2. Ukracano gorivo i mazivo kao i rezervni delovi i uobičajena oprema uvezeni na teritoriju jedne Strane Ugovornice za isključivu upotrebu vazduhoplova koji pripadaju određenom ili određenim preduzećima druge Strane Ugovornice a namenjeni su vršenju ugovorenog saobraćaja, uživaće na pomenutoj teritoriji, pod rezervom reciprociteta, iste povlastice u pogledu carina, kontrolnih ili ostalih domaćih naknada i taksa kao i sva strana preduzeća za vazdušni saobraćaj koja obavljaju sličan međunarodni saobraćaj.

3. Vazduhoplovi koje na određenim linijama upotrebljava određeno ili određena preduzeća jedne Strane Ugovornice a isto tako i gorivo, mazivo, rezervni delovi, uobičajena oprema i namirnice koje se nalaze na tim vazduhoplovima, biće na teritoriji druge Strane Ugovornice, oslobođeni carine, troškova pregleda i ostalih domaćih naknada i taksa, čak i u slučaju ako te zalihe budu upotrebljavane ili utrošene za vreme leta iznad pomenute teritorije.

4. Predmeti oslobođeni dažbina u smislu tačke 3 ovog člana ne mogu biti iskrcani na teritoriju jedne Strane Ugovornice bez pristanka carinskih vlasti te Strane Ugovornice. Za vreme zadržavanja vazduhoplova, ti predmeti biće stavljeni pod kontrolu pomenutih vlasti. Međutim, ove vlasti neće praviti nikakve smetnje

zbog eventualnog raspolaganja tim predmetima, ako je to izazvano tehničkim razlozima.

Član XII

Za obavljanje ugovorenog saobraćaja, važnost uverenja o plovidbenosti, diploma o sposobnosti i dozvola koje je izdala ili označila jedna Strana Ugovornica, priznaće i druga Strana Ugovornica. Međutim, svaka Strana Ugovornica zadržava pravo da za plovidbu iznad svoje teritorije ne prizna važnost diploma o sposobnosti dozvola koje je njenim državljanima izdala neka druga država.

Član XIII

Vazduhoplovi koji pripadaju određenom ili određenim preduzećima Strana Ugovornica a namenjeni su vršenju ugovorenog saobraćaja, kao i članovi njihovih posada, moraju imati sledeća dokumenta :

- a) Uverenje o upisu ;
- b) Uverenje o plovidbenosti ;
- c) Odgovarajuće diplome o sposobnosti i dozvole za svakog člana posade ;
- d) Putnu knjigu ;
- e) Dozvole za upotrebu radiostanice koja se nalazi na vazduhoplovu ;
- f) Poimenični spisak putnika ;
- g) Manifest i detaljni popis tereta ;
- h) Ako je to potrebno, specijalnu dozvolu za prenos vazdušnim putem izvesnih kategorija robe.

Član XIV

1. Svaka Strana Ugovornica se obavezuje da na svojoj teritoriji pruža pomoć vazduhoplovima u opasnosti druge Strane Ugovornice koji se upotrebljavaju za obavljanje ugovorenog saobraćaja i to u istoj meri kao kada bi se radilo o njenim sopstvenim vazduhoplovima koji obavljaju sličan međunarodni saobraćaj. Ova obaveza se proteže u istoj meri na traganje za eventualno nestalim vazduhoplovima.

2. U slučaju udesa takvog vazduhoplova koji bi izazvao smrt, teške povrede ili ozbiljniji kvar vazduhoplova, Strana Ugovornica na čijoj se teritoriji udes desio, povešće izvidanje o uzrocima i okolnostima udesa. Strani Ugovornici kojoj pripada taj vazduhoplov biće dozvoljeno da pošalje posmatrače koji će prisustvovati izviđaju. Strana Ugovornica koja je vršila izvidanje, dostaviće drugoj Strani Ugovornici izveštaj i zaključke.

Član XV

1. Zakoni i propisi koji, na teritoriji jedne Strane Ugovornice regulišu ulazak, boravak i izlazak vazduhoplova namenjenih obavljanju međunarodnog vazdušnog

saobraćaja ili upotrebu tih vazduhoplova na pomenutoj teritoriji i iznad nje, primenjivaće se i na vazduhoplove određenog ili određenih preduzeća druge Strane Ugovornice.

2. Zakoni i propisi, koji na teritoriji jedne Strane Ugovornice regulišu ulazak, boravak i izlazak putnika posada, poštanskih pošiljki i robe, kao i oni propisi koji se odnose na razne formalnosti kontrole deviznog poslovanja, imigracije, pasoša, carine i karantina, primenjivaće se i na putnike, posade, poštanske pošiljke i robu koji se prenose vazduhoplovima određenog ili određenih preduzeća druge Strane Ugovornice, za vreme dok se nalaze u granicama pomenute teritorije.

Član XVI

U duhu tešnje saradnje, Vazduhoplovne vlasti Strana Ugovornica savetovaće se povremeno da bi se utvrdilo da li se na zadovoljavajući način primenjuju i izvršavaju načela utvrđena ovim Sporazumom, i u tome cilju izmenjivaće sva potrebna obaveštenja.

Član XVII

1. Ako jedna Strana Ugovornica smatra da bi bilo poželjno da se izmeni makoja odredba ovog Sporazuma, ona u svako doba može da zatraži, diplomatskim putem, pregovore po tom pitanju između vazduhoplovnih vlasti obe Strane Ugovornice. Ovi pregovori treba da otpočnu 60 dana od dana traženja. Ako se pomenute vlasti sporazumeju o izmenama koje treba doneti, one će stupiti na snagu čim svaka Strana Ugovornica obavesti drugu Stranu Ugovornicu da je ratifikovala ili odobrila ove izmene shodno svojim ustavnim propisima.

2. Ako jedna ili druga Strana Ugovornica smatra da bi bilo potrebno da se izmeni ili dopuni makoja odredba Priloga, Vazduhoplovne vlasti Strana Ugovornica moći će sporazumno da pristupe takvoj izmeni ili dopuni i to pismenim aranžmanom kojim će se utvrditi i datum primenjivanja. Savetovanja između pomenutih Vlasti treba da se održe u roku od 60 dana od dana traženja.

Član XVIII

A. Strane Ugovornice nastojaće da neposrednim pregovorima okončaju svaki nesporazum u tumačenju ili primenjivanju ovog Sporazuma koji bi se pojavio među njima.

B. Ako se neposredni pregovori ne završe uspešno u roku od 90 dana :

1. Strane Ugovornice mogu se sporazumeti da nesporazum podnesu arbitražnom sudu ili ma kom drugom licu ili organu.
2. Ako Strane Ugovornice ne prihvate arbitražni postupak ili ako ga prihvate a u roku od 30 dana ne postignu sporazum o izboru arbitara, svaka od njih može da zatraži od Stalnog arbitražnog suda u Hagu da reši nesporazum.

3. Odluke stalnog arbitražnog suda u Hagu bice obavezne za obe Strane Ugovornice. Ako se jedna Strana Ugovornica ili njena određena preduzeća ne pridržavaju arbitražne odluke, druga Strana Ugovornica može da ograniči ili da privremeno ili definitivno oduzme prava koja je toj Strani ili njenim preduzećima dala u smislu ovog Sporazuma.
4. Za vreme trajanja nesporazuma koji bi mogao da nastane, Strane Ugovornice. će uživati i dalje sva prava koja su im priznata ovim Sporazumom.
Ove odredbe ne mogu ni u čemu uticati na član XIX.

Član XIX

Svaka Strana Ugovornica može u svako doba da obavesti drugu Stranu Ugovornicu o svojoj želji da otkáže ovaj Sporazum. Pomenuti Sporazum prestaje da važi dvanaest meseci od dan kada jedna Strana Ugovornica dostavi obaveštenje o tome ukoliko to obaveštenje ne bude sporazumno povučeno pre isteka toga roka.

Član XX

A. — Za primeru ovog Sporazuma i njegovog Priloga sledeći izrazi znače :

1. »Teritorija« — kopnena područja i teritorijalne vode uključujući i vazdušni prostor pod suverenitetom odnosne Države.
2. »Vazdušni saobraćaj« — redovni vazdušni saobraćaj koji se vrši vazduhoplovima namenjenim javnom prenosu putnika, poštanskih pošiljki i robe.
3. »Međunarodni vazdušni saobraćaj« — vazdušni saobraćaj koji se vrši kroz vazdušni prostor iznad teritorije dve ili više Država.
4. »Preduzeća za vazdušni saobraćaj« — svako preduzeće za vazdušni saobraćaj koje nudi ili obavlja međunarodni vazdušni saobraćaj.
5. »Određeno preduzeće« — svako preduzeće za vazdušni saobraćaj koje je jedna Strana Ugovornica izabrala za obavljanje ugovorenog saobraćaja i čije je određivanje izvršeno prema odredbama člana II ovog Sporazuma.
6. »Određena linija« — Svaka vazdušna linija koja ima utvrđeni itinerer.
7. »Vazduhoplovna vlast« :
 - a) Za Egipat : Uprava civilnog vazduhoplovstva.
 - b) Za Jugoslaviju : Uprava civilnog vazduhoplovstva.

Ove ustanove mogu biti zamenjene bilo kojom drugom ustanovom koja bi docnije bila ovlašćena da preuzme njihove sadašnje dužnosti.

B. — Prilog ovog Sporazuma smatra se kao sastavni deo Sporazuma i, pod rezervom suprotnih odredaba, svako pozivanje na Sporazum odnosi se i na pomenuti prilog.

Član XXI

Ovaj Sporazum će se uskladiti sa svakom multilateralnom vazduhoplovnom konvencijom koja bi vezivala Strane Ugovornice.

Član XXII

Ako su zbog svojih međunarodnih obaveza dužne da to učine, Strane Ugovornice će obavestiti Organizaciju međunarodnog civilnog vazduhoplovstva o ovom Sporazumu i njegovom prilogu, o izmenama koje bi mogle biti izvršene kao i o njegovom eventualnom otkazu.

Član XXIII

Ovaj Sporazum stupiće na snagu onog dana kada Strane Ugovornice, izmenom nota, izveste jedna drugu o tome da su prema svojim ustavnim propisima ispunile formalnost ratifikacije ili odobrenja.

U POTVRDU ČEGA su Opunomoćnici ovlašćeni za to od svojih Vlada, potpisali ovaj Sporazum, sačinjen na francuskom jeziku i stavili svoje pečate.

SAČINJENO u Kairu 20 februara 1955 godine.

Tekstovi na arapskom i srpskohrvatskom jeziku su podjednako autentični.

Za Vladu

Federativne Narodne
Republike Jugoslavije :

Marko P. NIKEZIĆ, s. r.

Za Vladu

Republike Egipta :

MOHAMED SIDKY MAHMOUD, s. r.

P R I L O G

Preduzeće ili preduzeća koja je odredila Vlada Republike Egipta moći će da obavljaju vazdušni saobraćaj na dole određenoj liniji u oba pravca i da vrše komercijalna sletanja u Jugoslaviju na mestu određenom ovom tačkom.

Linija na kojoj se održava saobraćaj i koja prelazi preko jugoslovenske teritorije :
Kairo—Atina—Beograd i dalje.

2. Preduzeće ili preduzeća koja je odredila Vlada Federativne Narodne Republike Jugoslavije moći će da obavljaju vazdušni saobraćaj na dole određenoj liniji u oba pravca i da vrše komercijalna sletanja u Egiptu na mestu određenom ovom tačkom.

Linija na kojoj se održava saobraćaj i koja prelazi preko egipatske teritorije :
Beograd—Atina—Kairo i dalje.

3. Prodaju transportnih dokumenata u zemaljsku službu određenih preduzeća za vazdušni saobraćaj jedne Strane Ugovornice, obavljajuće na teritoriji druge Strane Ugovornice agencije koje pripadaju ovoj poslednjoj i koje je odobrila njena vazduhoplovna vlast.

N^o 3611. ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE D'ÉGYPTE
ET LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE FÉDÉRATIVE DE
YUGOSLAVIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS
RÉGULIERS. SIGNÉ AU CAIRE, LE 20 FÉVRIER 1955

Le Gouvernement de la République d'Égypte et le Gouvernement de la République populaire fédérative de Yougoslavie ci-après dénommés « Parties Contractantes »,

Considérant,

qu'il y a lieu pour elles d'organiser d'une manière sûre et ordonnée leurs communications aériennes régulières et de développer autant que possible leur coopération dans ce domaine et de contribuer ainsi à la collaboration internationale,

qu'il est nécessaire, en conséquence, de conclure un Accord réglementant les transports aériens réguliers entre leurs pays,

ont désigné leurs Plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre et à titre de réciprocité, le droit d'exploiter les services aériens réguliers sur les routes aériennes spécifiées à l'annexe² du présent Accord.

Ces services et ces routes seront dorénavant respectivement désignés par les expressions : « services agréés » et « routes spécifiées ».

Conformément aux dispositions du présent Accord, les services agréés peuvent être inaugurés en entier ou en partie, immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle ces droits sont accordés.

Article II

1. Chacune des Parties Contractantes désignera par écrit à l'autre Partie Contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens qui, en vertu du présent Accord, auront pour tâche d'exploiter les services agréés.

2. Dès que cette notification aura été reçue, l'autre Partie Contractante, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-après et de l'article III du présent

¹ Entré en vigueur le 14 janvier 1956, conformément à l'article XXIII.

² Voir p. 232 de ce volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3611. AGREEMENT¹ BETWEEN THE REPUBLIC OF EGYPT AND THE FEDERAL PEOPLE'S REPUBLIC OF YUGOSLAVIA CONCERNING REGULAR AIR TRANSPORT SERVICES. SIGNED AT CAIRO, ON 20 FEBRUARY 1955

The Government of the Republic of Egypt and the Government of the Federal People's Republic of Yugoslavia, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Considering :

That it is advisable for them to organize their regular air communications in a safe and orderly manner and to develop their co-operation in this field as much as possible and thus contribute to international co-operation,

That it is therefore necessary to conclude an agreement to govern regular air transport services between their countries,

Have appointed their plenipotentiaries, duly authorized for this purpose, who have agreed as follows :

Article I

The Contracting Parties grant each other, on the basis of reciprocity, the right to operate regular air services on the routes specified in the annex² to this Agreement.

These services and routes shall be referred to hereinafter as the "agreed services" and the "specified routes."

In accordance with the terms of this Agreement, all or part of 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.

Article II

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

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 this Agreement,

¹ Came into force on 14 January 1956, in accordance with article XXIII.

² See p. 233 of this volume.

Accord, accordera sans retard injustifié, à l'entreprise ou aux entreprises désignées l'autorisation d'exploitation requise.

3. Les Autorités aéronautiques respectives, avant d'accorder la susdite autorisation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, pourront s'assurer que cette entreprise satisfait aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués aux services de transports aériens réguliers, et pourvu que ceux-ci ne soient pas en contradiction avec les dispositions du présent Accord.

4. Dès que les dispositions des paragraphes 1 et 2 de cet article seront remplies, l'entreprise ou les entreprises ainsi désignées et autorisées pourront, à tout moment, commencer l'exploitation des services agréés.

Article III

1. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer temporairement ou définitivement l'autorisation d'exploitation à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif desdites entreprises appartiennent à l'une ou à l'autre Partie Contractante ou sont entre les mains de leurs ressortissants.

2. Chaque partie Contractante se réserve le droit de retirer temporairement ou définitivement l'autorisation d'exploitation lorsque l'entreprise ou les entreprises désignées ne se conforment pas aux lois et règlements, normalement appliqués par cette Partie Contractante aux services de transports aériens réguliers, ou encore si elles ne respectent pas les stipulations du présent Accord.

3. Toutefois, une telle mesure, ne pourra être prise que si des consultations engagées entre les Autorités aéronautiques respectives n'ont pas abouti.

Article IV

Pour l'exploitation des services agréés, chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, sous réserve des articles VI et VIII, les droits d'embarquer et de débarquer, sur son territoire et aux escales commerciales spécifiées à l'Annexe, du trafic international à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante et de celui des pays tiers.

Article V

Le transport moyennant rémunération d'un point à un autre du même territoire (cabotage) reste exclusivement réservé aux entreprises nationales de transports aériens de chaque Partie Contractante, et quelle que soit la provenance ou la destination réelle de trafic envisagé.

without unjustified delay grant the appropriate operating permit to the designated airline or airlines.

3. The respective aeronautical authorities may, before granting the said permit to an airline designated by the other Contracting Party, satisfy themselves that it fulfills the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to regular air transport services, provided that these do not conflict with the provisions of this Agreement.

4. At any time after the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article have been complied with, the airline or airlines so designated and authorized may begin to operate the agreed services.

Article III

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or withdraw an operating permit temporarily or permanently from the airline or airlines designated by the other Contracting Party whenever it has no proof that preponderant ownership and effective control of the said airlines are vested in either of the Contracting Parties or in their nationals.

2. Each Contracting Party reserves the right to withdraw the operating permit temporarily or permanently whenever the designated airline or airlines fail to comply with the laws and regulations normally applied by that Contracting Party to regular air transport services, or to observe the provisions of this Agreement.

3. Nevertheless, such action may be taken only if consultations between the respective aeronautical authorities have failed to produce agreement.

Article IV

Subject to articles VI and VIII, each Contracting Party grants to the airline or airlines designated by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, the right to pick up and set down in its territory and at the traffic stops specified in the annex, international traffic destined for or coming from the territory of the other Contracting Party or of third countries.

Article V

Transport for remuneration from one point to another in the same territory (cabotage) remains reserved exclusively to the national airlines of each Contracting Party, whatever the real origin or destination of the traffic in question.

Article VI

1. Un traitement juste et équitable sera assuré à l'entreprise ou aux entreprises désignées des Parties Contractantes pour l'exploitation des services agréés.

2. Les services agréés de chaque Partie Contractante auront pour objectif primordial d'offrir une capacité de transport adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné les entreprises exploitantes et les pays de destination ultime du trafic.

3. Le total de capacité mise en œuvre par les entreprises désignées par les deux Parties Contractantes pour l'exploitation des services agréés sur les mêmes sections des routes définies aboutissant sur leurs territoires respectifs devra être raisonnablement adapté à la demande du transport aérien.

4. Aucune distinction ne devra être faite par les Parties Contractantes sur leurs propres territoires entre les entreprises désignées et les entreprises étrangères de transports aériens.

Article VII

Lorsque pour des raisons d'économie dans l'exploitation, des aéronefs de capacité différente sont utilisés sur diverses sections des routes spécifiées et que la rupture de charges s'effectue sur le territoire de l'une des Parties Contractantes, une telle rupture de charge ne devra pas déroger aux stipulations du présent Accord concernant le transport et la capacité. En pareil cas, le second appareil sera tenu d'assurer la correspondance avec le premier appareil et devra attendre son arrivée, sauf en cas de nécessité technique d'exploitation.

Article VIII

Les droits accordés ne peuvent être abusivement exercés par l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie Contractante au détriment ou au désavantage de toute entreprise de transports aériens de l'autre Partie Contractante effectuant des transports réguliers sur tout ou partie de la même route.

Article IX

a. Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment, l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal, les caractéristiques de chaque service (y compris les conditions de rapidité et de confort), ainsi que les tarifs pratiqués par les autres entreprises de transports aériens sur les routes spécifiées.

b. Les tarifs à appliquer par toute entreprise désignée au trafic entre les territoires des Parties Contractantes ou entre le territoire des pays tiers et celui d'une Partie Contractante seront déterminés comme suit :

Article VI

1. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall receive fair and equitable treatment for the purpose of operating the agreed services.

2. The agreed services of each Contracting Party shall have as their primary objective the provision of transport capacity adapted to the normal and reasonably foreseeable requirements of air traffic between the territory of the Contracting Party which has designated the operating airlines and the countries of ultimate destination of the traffic.

3. The total capacity provided by the airlines designated by each of the Contracting Parties for the operation of the agreed services on the same sections of the specified routes terminating in their respective territories shall be maintained in reasonable relationship to the traffic demand.

4. No distinction shall be made by the Contracting Parties in their own territories between the designated airlines and foreign airlines.

Article VII

When, in the interests of economical operation, aircraft of different capacity are used on different sections of the specified routes, the point of change of aircraft being situated in the territory of one of the Contracting Parties, such change shall not be inconsistent with the provisions of this Agreement relating to transport and capacity. In such cases, the second aircraft shall be required to provide a connecting service with the first aircraft and shall await its arrival unless operational exigencies make this impossible.

Article VIII

The rights granted may not be improperly exercised by the airline or airlines designated by one of the Contracting Parties to the detriment or disadvantage of any airline of the other Contracting Party operating regular transport services on all or part of the same route.

Article IX

(a) Rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, the characteristics of each service (including standards of speed and accommodation), and the rates charged by other airlines on the specified routes.

(b) The rates to be charged by any designated airline in respect of traffic between the territories of the Contracting Parties or between the territory of third countries and that of one of the Contracting Parties shall be determined as follows :

1. Conformément aux recommandations de toute organisation dont les entreprises désignées des Parties Contractantes seraient membres ;
2. Par entente directe entre les entreprises désignées, si l'une d'elles n'est pas membre d'une telle organisation ou faute des recommandations prévues sous le numéro 1 ci-dessus. Si une Partie Contractante n'a pas désigné d'entreprise pour desservir une route spécifiée ou que les tarifs pour cette route ne sont pas fixés, conformément au numéro 1 ci-dessus, l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie Contractante desservant cette route arrêteront elles-mêmes leurs tarifs.

c. Les tarifs ainsi établis seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des Parties Contractantes et prendront effet 30 jours après leur communication aux dites Autorités, si celles-ci n'ont pas notifié au préalable leur désapprobation.

d. Si les entreprises désignées n'ont pu se mettre d'accord sur les tarifs, conformément au paragraphe *b* du numéro 2 ci-dessus, les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant et y donneront effet. En dernier ressort, il sera fait recours à l'arbitrage prévu à l'article XVIII ci-après.

En attendant que le différend ait été réglé, soit par voie de négociations directes entre les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes, soit conformément à l'article XVIII ci-après, les tarifs en vigueur seront maintenus ou, s'il n'y en a pas, les entreprises désignées appliqueront des tarifs raisonnables.

Article X

a. L'Autorité aéronautique ou l'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie Contractante feront parvenir à l'Autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante, aussitôt que possible, les horaires, tarifs et toutes autres informations concernant l'exploitation ou la modification des services agréés.

b. L'Autorité aéronautique ou l'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie Contractante feront parvenir à l'Autorité aéronautique de l'autre Partie Contractante des statistiques du trafic des services agréés à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante, ainsi que celui en transit par ce territoire, indiquant la destination et la provenance de trafic.

Article XI

1. Chaque Partie Contractante convient que les droits et taxes imposés à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations techniques n'excéderont pas les droits et taxes perçus de toutes les autres entreprises étrangères de transports aériens qui exploitent des services internationaux similaires.

1. In accordance with the recommendations of any organization of which the designated airlines of the Contracting Parties are members ;
2. By direct agreement between the designated airlines, if one of them is not a member of such an organization, or if there are no such recommendations as are referred to in sub-paragraph 1 above. If one of the Contracting Parties has not designated an airline to operate on a specified route or if the rates for this route have not been fixed in accordance with sub-paragraph 1 above, the designated airline or airlines of the other Contracting Party operating on that route shall fix their own rates.

(c) The rates established in this way shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval and shall become effective thirty days after their communication to the said authorities, unless the latter signify their objection before the expiry of this period.

(d) If the designated airlines are unable to reach agreement on the rates in accordance with paragraph (b), sub-paragraph 2, above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory settlement and shall give effect to it. In the last resort, the matter shall be referred to arbitration as provided in article XVIII below.

Pending the settlement of the dispute, either by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties or in accordance with article XVIII below, the rates in force shall continue to apply, or, if no rates exist, the designated airlines shall apply reasonable rates.

Article X

(a) The aeronautical authority or the designated airline or airlines of each Contracting Party shall transmit to the aeronautical authority of the other Contracting Party as promptly as possible, time-tables, rate schedules and any other information relating to the operation or modification of the agreed services.

(b) The aeronautical authority or the designated airline or airlines of each Contracting Party shall transmit to the aeronautical authority of the other Contracting Party statistics relating to the traffic of the agreed services to and from the territory of the other Contracting Party, and to the traffic in transit through that territory, showing the destination and origin of the traffic.

Article XI

1. Each Contracting Party agrees that the duties and charges imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other technical installations shall not be higher than the duties and charges paid by all other foreign airlines engaged in similar international services.

2. Les carburants et les huiles lubrifiantes embarqués, ainsi que les pièces de rechange et l'équipement normal introduits sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'usage exclusif des aéronefs appartenant à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante et affectés aux services agréés, bénéficieront sur ledit territoire, sous réserve de réciprocité, d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué à toutes les entreprises étrangères de transports aériens qui exploitent des services internationaux similaires, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

3. Les aéronefs utilisés par l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie Contractante sur les routes spécifiées, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant dans ces aéronefs seront, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

4. Les articles exemptés aux termes du paragraphe 3 ci-dessus ne pourront être débarqués sur le territoire d'une Partie Contractante sans le consentement des Autorités douanières de cette Partie Contractante. Durant les escales, ils seront soumis au contrôle desdites Autorités, mais sans que leur déplacement et utilisation pour des raisons techniques soient entravés.

Article XII

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par une Partie Contractante seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services agréés. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître, pour la navigation au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants par un autre État.

Article XIII

Les aéronefs appartenant à l'entreprise ou aux entreprises désignées des Parties Contractantes et affectés aux services agréés, ainsi que les membres de leurs équipages, devront être munis des documents suivants :

- a. Certificat d'immatriculation ;
- b. Certificat de navigabilité ;
- c. Brevets d'aptitude et licences appropriés pour chaque membre de l'équipage ;
- d. Carnet de route ;
- e. Licence du poste de radiocommunication de bord ;
- f. Liste nominale des passagers ;
- g. Manifeste et déclarations détaillées de chargement ;
- h. S'il y a lieu, permis spécial pour le transport par la voie des airs de certaines catégories de marchandises.

2. Fuel and lubricating oil taken on board and spare parts and regular equipment introduced into the territory of one Contracting Party for the exclusive use of aircraft belonging to the designated airline or airlines of the other Contracting Party and employed on the agreed services shall be accorded, on a basis of reciprocity, treatment as favourable as that granted to all foreign airlines engaged in similar international services with respect to customs duties, inspection fees or other national duties and charges.

3. Aircraft operate by the designated airline or airlines of one Contracting Party on the specified routes, 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 other national duties and charges even though such supplies be used or consumed on flights over that territory.

4. Articles exempted under paragraph 3 above may be unloaded in the territory of one Contracting Party only with the consent of the customs authorities of that Contracting Party. Between flights they shall be subject to supervision by the said authorities, but this shall not preclude their movement and use for technical purposes.

Article XII

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by either Contracting Party 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 flight over its own territory certificates of competency and licences issued to its own nationals by another State.

Article XIII

Aircraft belonging to the designated airline or airlines of the Contracting Parties and employed on the agreed services and members of their crews, shall carry the following documents :

- (a) Certificate of registration ;
- (b) Certificate of airworthiness ;
- (c) Certificates of competency and appropriate licences for each member of the crew ;
- (d) Journey log book ;
- (e) Aircraft radio station licence ;
- (f) Passenger list ;
- (g) Manifest and detailed declaration of cargo ;
- (h) If required, a special permit to carry certain types of cargo by air.

Article XIV

1. Chaque Partie Contractante s'engage à porter assistance sur son territoire aux aéronefs en détresse de l'autre Partie Contractante, employés pour l'exploitation des services agréés, dans la même mesure que s'il s'agissait de ses propres aéronefs effectuant des services internationaux similaires. Cet engagement s'étend dans la même mesure aux recherches des aéronefs éventuellement disparus.

2. En cas d'accident survenu à un tel aéronef qui entraînerait décès, blessures graves ou avarie sérieuse de l'aéronef, la Partie Contractante sur le territoire de laquelle l'accident surviendrait ouvrira une enquête sur la cause et les circonstances de ce dernier. La Partie Contractante dont relève cet aéronef sera autorisée à envoyer des observateurs qui assisteront à l'enquête. La Partie Contractante qui procédera à l'enquête en communiquera le rapport et les conclusions à l'autre Partie Contractante.

Article XV

1. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'emploi de ces aéronefs sur et au-dessus de ce territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les diverses formalités de contrôle y compris le régime des devises, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, seront appliqués aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, pendant que ceux-ci se trouveront dans les limites dudit territoire.

Article XVI

Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre en vue de s'assurer que les principes définis au présent Accord sont appliqués et exécutés de manière satisfaisante et elles échangeront toutes informations nécessaires à cet effet.

Article XVII

1. Si une Partie Contractante estime désirable de modifier une clause quelconque du présent Accord, elle pourra, à tout moment, demander par la voie diplomatique, des négociations entre leurs Autorités aéronautiques à ce sujet. Ces négociations devront être entamées dans les soixante jours à partir de la date de la demande. Si les dites Autorités s'entendent sur les modifications à apporter,

Article XIV

1. Each Contracting Party undertakes to render the same measure of assistance in its territory to aircraft of the other Contracting Party employed in operating the agreed services which are in distress as it would to its own aircraft engaged in similar international services. This undertaking shall cover in like measure searches for missing aircraft.

2. In the event of such an aircraft being involved in an accident resulting in death or serious injury, or serious damage to the aircraft, the Contracting Party in whose territory the accident occurred shall institute an inquiry into the cause and circumstances of the accident. The Contracting Party to which the aircraft belongs shall be permitted to send observers to attend such an inquiry. The Contracting Party conducting the inquiry shall report the result and findings thereof to the other Contracting Party.

Article XV

1. The laws and regulations of either Contracting Party relating to the admission to, stay in and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation of such aircraft on and over that 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 to, stay in, and departure from its territory of passengers, crews, mail and cargo, such as those relating to control formalities, including currency, immigration, passport, customs and quarantine, shall apply to the passengers, crews, mail and cargo carried on board the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party while within that territory.

Article XVI

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to satisfying themselves that the principles laid down in this Agreement are being properly applied and carried out and shall exchange all the information necessary for this purpose.

Article XVII

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any clause of this Agreement it may at any time request, through the diplomatic channel, negotiations on the matter between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. These negotiations shall begin within a period of sixty days from the date of the request. If the said authorities agree on the modifications

celles-ci n'entreront en vigueur que lorsque chacune des Parties Contractantes aura notifié à l'autre Partie la ratification ou l'approbation de ces modifications selon ses règles constitutionnelles.

2. Si l'une ou l'autre Partie Contractante estime nécessaire de modifier ou de compléter une clause quelconque de l'Annexe, les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront, d'un commun accord, procéder à une telle modification ou adjonction par un arrangement écrit fixant la date de la mise en application. Les consultations entre lesdites Autorités devront avoir lieu dans un délai de soixante jours à partir de la date de la demande.

Article XVIII

A. Les Parties Contractantes s'efforceront de mettre fin par des négociations directes à tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui viendrait à s'élever entre elles.

B. Si les négociations directes n'aboutissent pas dans un délai de 90 jours :

1. Les Parties Contractantes pourront convenir de soumettre le différend à un tribunal arbitral ou à tout autre personne ou organisme.
2. Si les Parties Contractantes n'acceptent pas la procédure arbitrale ou si, l'ayant acceptée, elles n'arrivent pas à se mettre d'accord dans un délai de 30 jours sur le choix des arbitres, chacune d'elles pourra demander au Tribunal Permanent d'Arbitrage de la Haye de trancher le différend.
3. Les décisions du Tribunal Permanent d'Arbitrage de la Haye seront obligatoires pour les deux Parties Contractantes. Au cas où l'une des deux Parties Contractantes ou ses entreprises désignées ne se conformeraient pas à la décision arbitrale, cette Partie ou ses entreprises pourraient se voir restreindre, retirer provisoirement ou définitivement les droits que l'autre Partie Contractante leur a accordés aux termes du présent Accord.
4. Pendant la durée du différend qui aurait pu surgir, les Parties Contractantes continueront à bénéficier de tous les droits qui leur sont reconnus par le présent Accord.

Ces dispositions ne peuvent porter préjudice à l'article XIX.

Article XIX

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. La validité dudit Accord prendra fin douze mois après la date de la remise de la notification par l'une des Parties Contractantes, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

to be made, the latter shall enter into force only after each of the Contracting Parties has notified the other Party of the ratification or approval of the modifications in accordance with its constitutional procedures.

2. If either of the Contracting Parties considers it necessary to modify or add to any clause of the annex, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may by agreement make such modification or addition by means of an arrangement in writing fixing the date of its entry into effect. Consultations between the said authorities shall take place within a period of sixty days from the date of the request.

Article XVIII

A. The Contracting Parties shall endeavour to settle by direct negotiations any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement which may arise between them.

B. If the direct negotiations do not result in an agreement within a period of ninety days :

1. The Contracting Parties may agree to refer the dispute to an arbitral tribunal or to some other person or body.
2. If the Contracting Parties do not accept the arbitral procedure or if, having accepted it, they are unable to reach agreement upon the choice of arbitrators within a period of thirty days, either Contracting Party may request the Permanent Court of Arbitration at The Hague to settle the dispute.
3. The decisions of the Permanent Court of Arbitration at The Hague shall be binding on the two Contracting Parties. If either of the Contracting Parties or its designated airlines fail to comply with the arbitral decision, the other Contracting Party may limit or withdraw temporarily or permanently the rights which it has granted to them by virtue of this Agreement.
4. Pending the settlement of any dispute which may have arisen the Contracting Parties shall continue to enjoy all the rights granted to them by virtue of this Agreement.

These provisions shall be without prejudice to the provisions of article XIX.

Article XIX

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 twelve months after the date on which notice is given by one of the Contracting Parties, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of that period.

Article XX

A. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, les termes suivants signifient :

1. « *Territoire* » : les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes y compris l'espace aérien ni placés sous la souveraineté de l'État en question.
2. « *Service aérien* » : tout service aérien régulier, assuré par des aéronefs, destiné au transport public de passagers, d'envois postaux et de marchandise.
3. « *Service aérien international* » : tout service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États.
4. « *Entreprise de transport aérien* » : toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international.
5. « *Entreprise désignée* » : toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a choisi pour exploiter les services agréés et dont la désignation a été effectuée conformément aux dispositions de l'article II du présent Accord.
6. « *Route spécifiée* » : toute ligne aérienne suivant un itinéraire fixé.
7. « *Autorité aéronautique* » :
 - a) En ce qui concerne l'Égypte : « Département de l'Aviation Civile ».
 - b) En ce qui concerne la Yougoslavie : « Direction Générale de l'Aviation Civile ».

Ces organismes pourront être remplacés par tout autre qui serait ultérieurement autorisé à assumer leurs fonctions actuelles.

B. L'Annexe au présent Accord sera considérée comme faisant partie intégrante de l'Accord et, sous réserve de dispositions contraires, toute référence à l'Accord se rapporte également à ladite Annexe.

Article XXI

Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute Convention aéronautique de caractère multilatéral qui viendrait à lier les Parties Contractantes.

Article XXII

Pour autant que leurs engagements internationaux les y obligent, les Parties Contractantes notifieront à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale le présent Accord et son Annexe, les modifications qui pourraient y être apportées ainsi que sa dénonciation éventuelle.

Article XXIII

Le présent Accord entrera en vigueur le jour où les Parties Contractantes se communiqueront par un échange de Notes l'accomplissement par chacune d'elles des formalités de ratification ou d'approbation selon leurs règles constitutionnelles.

Article XX

A. For the purposes of this Agreement and its annex :

1. The term "*territory*" means the land areas and territorial waters adjacent thereto, including the air space, under the sovereignty of the State in question.
2. The term "*air service*" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail and cargo.
3. The term "*international air service*" means any air service which passes through the air space over the territory of more than one State.
4. The term "*airline*" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.
5. The term "*designated airlines*" means any airline which one Contracting Party has chosen for the operation of the agreed services and which has been designated in conformity with the provisions of article II of this Agreement.
6. The term "*specified route*" means any air route following a fixed itinerary.
7. The term "*aeronautical authority*" means :
 - (a) In the case of Egypt : the department of Civil Aviation.
 - (b) In the case of Yugoslavia : the Directorate General of Civil Aviation.

These bodies may be replaced by any other body which may hereafter be authorized to assume the functions at present exercised by them.

B. The annex to this Agreement shall be deemed to constitute an integral part thereof and all reference to the Agreement shall include reference to the annex, except where otherwise provided.

Article XXI

This Agreement shall be brought into harmony with any multilateral aeronautical convention which may become binding on the Contracting Parties.

Article XXII

The Contracting Parties shall notify the International Civil Aviation Organization of this Agreement and its annex, and of any modifications or denunciation thereof, in so far as they are bound to do so under their international commitments.

Article XXIII

This Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties notify each other by an exchange of notes that they have completed the formalities for ratification or approval in accordance with their respective constitutional procedures.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord rédigé en français et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT au Caire le 20 février 1955.

Les textes en langues arabe et serbo-croate font également foi.

Pour le Gouvernement
de la République d'Égypte :

MOHAMED SIDKY MAHMOUD

Pour le Gouvernement
de la République Populaire
Fédérative de Yougoslavie :
Marko P. NIKOZIĆ

A N N E X E

1. L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la République d'Égypte pourront exploiter des services aériens sur la route spécifiée ci-après, dans les deux directions, et effectuer des escales commerciales en Yougoslavie, au point spécifié dans ce paragraphe.

Route desservant et traversant le territoire yougoslave :

Le Caire—Athènes—Belgrade et au-delà.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de la République Populaire Fédérative de Yougoslavie pourront exploiter des services aériens sur la route spécifiée ci-après, dans les deux directions, et effectuer des escales commerciales en Égypte, au point spécifié dans ce paragraphe.

Route desservant et traversant le territoire égyptien :

Belgrade—Athènes—Le Caire et au-delà.

3. La vente des titres de transport et les services à terre des entreprises de transports aériens désignées par l'une des Parties Contractantes seront assurés sur le territoire de l'autre Partie Contractante par des agences possédant la nationalité de cette dernière et approuvées par son Autorité aéronautique.

IN WITNESS WHEREOF the plenipotentiaries, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement, done in the French language, and have thereto affixed their seals.

DONE at Cairo on 20 February 1955.

The texts in the Arabic and Serbo-Croat languages shall be equally authentic.

For the Government
of the Republic of Egypt :

MOHAMED SIDKY MAHMOUD

For the Government
of the Federal People's
Republic of Yugoslavia :

Marko P. NIKOZIĆ

A N N E X

1. The airline or airlines designated by the Government of the Republic of Egypt shall have the right to operate air services on the route specified below, in both directions, and to land for traffic purposes in Yugoslavia at the point specified in this paragraph.

Route serving and crossing Yugoslav territory :

Cairo–Athens–Belgrade and beyond.

2. The airline or airlines designated by the Government of the Federal People's Republic of Yugoslavia shall have the right to operate air services on the route specified below, in both directions and to land for traffic purposes in Egypt at the point specified in this paragraph.

Route serving and crossing Egyptian territory :

Belgrade–Athens–Cairo and beyond.

3. The sale of tickets and the provision of ground services for the airlines designated by one Contracting Party shall be effected in the territory of the other Contracting Party by agencies possessing the nationality of the latter Party and approved by its aeronautical authority.

No. 3612

**IRELAND
and
BELGIUM**

**Agreement (with annex) concerning air transport. Signed
at Brussels, on 10 September 1955**

Official texts: English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**IRLANDE
et
BELGIQUE**

**Accord (avec annexe) relatif aux transports aériens. Signé
à Bruxelles, le 10 septembre 1955**

Textes officiels anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

No. 3612. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF IRELAND AND THE GOVERNMENT OF BELGIUM CONCERNING AIR TRANSPORT. SIGNED AT BRUSSELS, ON 10 SEPTEMBER 1955

The Government of Ireland and the Government of Belgium,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between Ireland and Belgium,

Have accordingly appointed plenipotentiaries for this purpose, who, being duly authorised to this effect, have agreed as follows :

Article I

Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in the Annex² to this Agreement for the purpose of the establishment of the international air services therein described (hereinafter referred to as the "agreed services"). 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.

Article II

(1) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the contracting party, to whom the rights are granted, has designated an airline or airlines to operate the specified route or routes and the contracting party granting the rights shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of Article VI, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline(s) concerned.

(2) The airline(s) designated may be required, before being authorised to operate an agreed service, to satisfy the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights that it (they) is (are) qualified to fulfil the technical and commercial conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of commercial airlines.

¹ Came into force provisionally on 10 September 1955, the date of signature, in accordance with article XIII.

² See p. 244 of this volume.

N° 3612. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA BELGIQUE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À BRUXELLES, LE 10 SEPTEMBRE 1955

Le Gouvernement irlandais et le Gouvernement belge,

Désirant conclure un Accord aux fins d'établir des services aériens entre l'Irlande et la Belgique,

Ont désigné à cet effet leurs Plénipotentiaires, lesquels, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

Article I

Chacune des Parties Contractantes accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans l'Annexe² au présent Accord aux fins d'établir des services aériens internationaux y prévus (dénommés ci-après « services convenus »). Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date postérieure au choix de la Partie Contractante à laquelle les privilèges ont été accordés.

Article II

(1) L'exploitation de tout service convenu pourra commencer aussitôt que la Partie Contractante à laquelle les privilèges ont été accordés aura désigné une ou des entreprises de transports aériens pour exploiter le ou les itinéraire(s) spécifié(s) et la Partie Contractante qui a accordé ces privilèges sera tenue, sous réserve des dispositions du paragraphe (2) du présent Article et de l'Article VI, d'accorder sans délai à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignée(s) l'autorisation d'exploitation appropriée.

(2) Avant de donner l'autorisation d'exploiter un service convenu, les autorités aéronautiques compétentes de l'une des Parties Contractantes accordant les privilèges pourront demander à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignée(s) par l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle(s) est ou sont à même de satisfaire aux conditions techniques et commerciales prescrites par leurs lois et règlements d'application courante et habituelle à l'exploitation de services aériens commerciaux internationaux.

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 10 septembre 1955, date de la signature, conformément à l'article XIII.

² Voir p. 245 de ce volume.

Article III

(1) The charges which either of the contracting parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airline(s) of the other contracting party for the use of airports and other facilities shall not be higher than those which 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 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 that airline shall enjoy, in the matter of customs duties, inspection fees and other duties or charges, treatment as favourable as that granted to the national airline(s) engaged in international air transport or the airline(s) of the most favoured nation.

(3) All aircraft operated on agreed services by the airline(s) designated by one contracting party and fuel, lubricating oils, spare parts, normal 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 or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

Article IV

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the contracting parties shall be recognised 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 recognise as valid, for flights over its own territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals by another State.

Article V

(1) The laws and regulations of each contracting party relating to the entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the airline(s) designated by the other contracting party.

(2) The laws and regulations of one contracting party relating to the entry into 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 applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the airline(s) designated by the other contracting party.

Article III

(1) Les charges que chacune des Parties Contractantes impose ou laisse imposer pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par la ou les entreprises de transports aériens désignée(s) 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.

(2) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange 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, bénéficieront d'un traitement non moins favorable que celui qui est appliqué aux entreprises nationales ou aux entreprises de l'Etat le plus favorisé en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

(3) Tout aéronef utilisé par une ou les entreprise(s) désignée(s) par une Partie Contractante dans les services aériens convenus ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord retenus à bord des aéronefs seront exempts sur le territoire de l'autre Partie Contractante de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes semblables, même si les biens ci-dessus mentionnés sont employés ou consommés par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article IV

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus. 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 un État tiers.

Article V

(1) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée ou la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou régissant 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(s) entreprise(s) désignée(s) par l'autre Partie Contractante.

(2) Les lois et règlements de l'une des Parties Contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie de passagers, équipages ou marchandises des aéronefs (tels que ceux qui s'appliquent aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de santé) seront applicables aux passagers, équipages et marchandises des aéronefs des entreprises de transports désignées par l'autre Partie Contractante.

Article VI

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke an operating permission from an airline designated by the other contracting party where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in nationals of the other contracting party or in case of failure of such airline to comply with the laws and regulations referred to in Article V or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

Article VII

(1) Fares shall be fixed at reasonable levels, with particular regard to economy of operation, normal profits and the characteristics of each service, such as standards of speed and comfort.

(2) In fixing fares, regard shall be had to the recommendations of the International Air Transport Association.

(3) In the absence of a recommendation from the said Association, the Irish and Belgian airlines shall mutually agree on the passenger fares and freight rates to be applied on the sections common to the routes of each, after consultation, if necessary, with the airlines of third countries operating the same routes in whole or in part.

(4) Such agreement shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of both countries.

(5) Should the airlines be unable to reach agreement on the rates to be fixed, the competent aeronautical authorities of both countries shall endeavour to arrive at a satisfactory settlement.

(6) In the last resort, recourse should be had to arbitration as provided in Article X of the Agreement.

Article VIII

(1) The capacity offered by the airlines of the contracting parties operating agreed services shall be adapted to traffic requirements.

(2) On common routes the airlines of the contracting parties shall take into consideration their mutual interests so as not to affect unduly their respective services.

Article IX

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization set up under the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on 7th December, 1944.¹

¹ See footnote 1, p. 13 of this volume.

Article VI

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 des ressortissants de l'autre Partie Contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'Article V ou cesse de satisfaire aux conditions sous lesquelles ont été accordés les droits aux termes du présent Accord et de son Annexe.

Article VII

(1) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu des frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service tels que la vitesse et le degré de confort.

(2) Pour la fixation des tarifs, il faudra tenir compte des recommandations de l'Association Internationale du Transport Aérien.

(3) En l'absence d'une recommandation de l'Association prénommée, les entreprises de transports aériens irlandaises et belges se mettront d'accord sur les tarifs à appliquer sur les parcours communs sur les itinéraires de chaque entreprise, après consultation si nécessaire, avec les entreprises de pays tiers desservant les mêmes routes, en tout ou en partie.

(4) Ces accords devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

(5) Si les entreprises de transports aériens ne peuvent s'entendre sur les tarifs, les autorités aéronautiques compétentes des Parties Contractantes s'efforceront d'arriver à un arrangement satisfaisant.

(6) En dernière instance, il faudra avoir recours à l'arbitrage prévu à l'article X du présent Accord.

Article VIII

(1) La capacité de transport offerte par les entreprises de transports aériens des Parties Contractantes exploitant des services convenus sera adaptée aux nécessités du trafic.

(2) Sur les parcours communs les entreprises désignées par les Parties Contractantes prendront en considération leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services aériens respectifs.

Article IX

Le présent Accord sera enregistré 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, 1944¹.

¹ Voir note 2, p. 26 de ce volume.

Article X

(1) Any disputes relating to the interpretation and application of this Agreement or of the Annex thereto which cannot be settled by direct negotiation shall be submitted to arbitration.

(2) Any such dispute shall be referred for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization.

(3) Nevertheless, the contracting parties may, by mutual agreement, settle the dispute by referring it either to an arbitral tribunal or to any other person or body designated by them.

(4) The contracting parties undertake to comply with the decision given.

Article XI

(1) In a spirit of close collaboration, the competent aeronautical authorities of the contracting parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the application of the principles defined in this Agreement and in the Annex thereto and their satisfactory execution.

(2) In the event of the entry into force of any general multilateral air convention which shall bind both contracting parties, any provisions of the Agreement or Annex thereto which may be inconsistent with the terms of the convention shall, as soon as possible, be modified to conform with such terms, by exchange of notes between the contracting parties.

(3) If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision or provisions of this Agreement or its Annex, it shall notify the other contracting party of the desired modification and such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties to be confirmed by exchange of notes between the contracting parties.

Article XII

Either contracting party may at any time give notice to the other contracting party of the desire to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the Agreement will terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice is withdrawn by mutual 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 International Civil Aviation Organization.

Article X

(1) Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes, sera soumis à l'arbitrage.

(2) Tout différend de ce genre sera communiqué au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui le tranchera.

(3) 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.

(4) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article XI

(1) 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 au présent Accord et à son Annexe et de leur exécution satisfaisante.

(2) Dans l'éventualité de l'entrée en vigueur de toute Convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes, toute disposition du présent Accord ou de son Annexe qui serait contraire aux stipulations de cette Convention devra, le plus tôt possible, être modifiée et mise en concordance avec ces stipulations, par un échange de notes diplomatiques entre les Parties Contractantes.

(3) Si une des Parties Contractantes souhaite modifier une ou plusieurs dispositions du présent Accord ou de son Annexe, elle devra signifier cette modification à l'autre Partie Contractante. Les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes pourront se mettre d'accord directement au sujet de cette modification, qui devra être confirmée par un échange de notes diplomatiques entre les Parties Contractantes.

Article XII

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. Dans ce cas, 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 l'autre Partie Contractante omet d'en assurer la réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XIII

(1) The present Agreement shall be subject to ratification and instruments of ratification shall be exchanged in Dublin as soon as possible.

(2) The present Agreement shall enter into force provisionally on the date of signature and definitively on the exchange of instruments of ratification.

(3) If instruments of ratification are not exchanged within two years from the date of signature, either contracting party may terminate the provisional application of this Agreement by giving six months notice in writing to the other contracting party.

DONE at Brussels, this 10th day of September, 1955, in duplicate, in the English and French languages, both texts being equally authentic.

For Ireland :
Denis R. McDONALD

For Belgium :
P. H. SPAAK

ANNEX

1. In operating the services set out in Tables I and II, the airline(s) nominated by each contracting party will enjoy, in the territory of the other, transit and landing rights.

2. In operating the services set out in Tables I and II the airline(s) nominated by each contracting party shall also enjoy, in the territory of the other, the right to embark and disembark international traffic in passengers, mail and goods in accordance with the terms of this Agreement.

3. As regards the service mentioned in Table I, paragraph I, it is agreed that Belgian aircraft flying over Irish territory, whether bound eastwards or westwards, will land at Shannon Airport.

TABLE I

BELGIAN SERVICES

1. Brussels via intermediate points to Shannon and beyond, in both directions.
2. Brussels-Dublin, in both directions.

TABLE II

IRISH SERVICES

1. Dublin-Brussels, in both directions.
2. Dublin-Manchester-Brussels-Dusseldorf and/or Frankfurt, in both directions.

Article XIII

(1) Le présent Accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu à Dublin le plus tôt possible.

(2) Le présent Accord entrera en vigueur provisoirement à dater du jour de sa signature et définitivement après l'échange des instruments de ratification.

(3) Si l'échange des instruments de ratification n'a pas lieu endéans les deux ans à partir de la date de la signature, une Partie Contractante peut mettre fin à l'application provisoire de l'Accord par un préavis de six mois donné par écrit à l'autre Partie Contractante.

FAIT à Bruxelles, le 10 septembre 1955, en double exemplaire, dans les langues anglaise et française, le deux textes faisant également foi.

Pour l'Irlande :
Denis R. McDONALD

Pour la Belgique :
P. H. SPAAK

A N N E X E

1. Dans l'exploitation des services prévus aux tableaux I et II, la ou les compagnies désignées par chacune des Parties Contractantes, jouiront sur le territoire de l'autre des droits de survol et d'escale technique.

2. Dans l'exploitation des services prévus aux tableaux I et II, la ou les compagnies désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront également sur le territoire de l'autre Partie Contractante, du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises conformément aux dispositions du présent accord.

3. En ce qui concerne le service mentionné au paragraphe 1^{er} du tableau I, il est convenu que les aéronefs belges survolant le territoire de l'Irlande, dans la direction de l'Est ou de l'Ouest, atterriront à l'aéroport de Shannon.

TABLEAU I

SERVICES BELGES

1. Bruxelles via des points intermédiaires vers Shannon et au-delà dans les deux sens.
2. Bruxelles-Dublin dans les deux sens.

TABLEAU II

SERVICES IRLANDAIS

1. Dublin-Bruxelles dans les deux sens.
2. Dublin-Manchester-Bruxelles-Dusseldorf et/ou Francfort, dans les deux sens.

No. 3613

AUSTRIA
and
UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna,
on 9 November 1955**

Official texts: German and Russian.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

AUTRICHE
et
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES
SOVIÉTIQUES

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé
à Vienne, le 9 novembre 1955**

Textes officiels allemand et russe.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 3613. ABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER UNION DER SOZIALISTISCHEN SOWJETREPUBLIKEN ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken haben, die Notwendigkeit der weiteren Entwicklung des Luftverkehrs zwischen Österreich und der UdSSR anerkennend, das vorliegende Abkommen über Nachstehendes abgeschlossen :

Artikel 1

(1) Die Österreichische Bundesregierung gewährt den Zivilflugzeugen der UdSSR das Recht der Flüge aus der Sowjetunion nach Wien.

Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken gewährt den Zivilflugzeugen Österreichs das Recht der Flüge aus Österreich nach Moskau.

(2) Die oben angeführten Flüge werden zum Zwecke der internationalen Luftbeförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post in beiden Richtungen durchgeführt.

(3) Die Flugwege der Flugzeuge und die Grenzüberflugsabschnitte werden von jedem der Vertragschließenden Teile auf seinem Gebiet festgesetzt.

(4) Die Zivilflugzeuge jedes der Vertragschließenden Teile werden bei Durchführung der in Absatz (1) dieses Artikels genannten Flüge das Recht haben, im Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles an einem oder zwei Punkten, die auf den festgesetzten Flugwegen liegen, Landungen zu technischen Zwecken durchzuführen.

(5) Die Flüge der Flugzeuge beider Vertragschließenden Teile über das Gebiet eines dritten Staates werden in Übereinstimmung mit Genehmigungen, die ein jeder der Vertragschließenden Teile von der Regierung dieses dritten Staates erhalten hat, durchgeführt werden.

Artikel 2

(1) Für die Durchführung von Flügen gemäß Artikel 1 des vorliegenden Abkommens :

wird die Österreichische Bundesregierung eine Luftverkehrsunternehmung, die in Übereinstimmung mit den österreichischen Gesetzen in Österreich geschaffen

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

№. 3613. СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ АВСТРИЙСКИМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА ССР О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Австрийское Федеральное Правительство и Правительство Союза Советских Социалистических Республик, признавая необходимость дальнейшего развития воздушных сообщений между Австрией и Союзом ССР, заключили настоящее Соглашение о нижеследующем:

Статья 1

(1) Австрийское Федеральное Правительство предоставляет гражданским самолетам Союза ССР право полетов из СССР в Вепу.

Правительство Союза Советских Социалистических Республик предоставляет гражданским самолетам Австрии право полетов из Австрии в Москву.

(2) Вышеуказанные полеты будут производиться с целью международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты в обоих направлениях.

(3) Маршруты полетов самолетов и воздушные ворота пролета государственных границ устанавливаются каждой из Договаривающихся Сторон на своей территории.

(4) Гражданские самолеты каждой из Договаривающихся Сторон будут иметь право при выполнении предусмотренных в абзаце (1) настоящей Статьи полетов совершать на территории другой Договаривающейся Стороны в одном или двух пунктах на установленных для этих полетов маршрутах посадки в технических целях.

(5) Полеты самолетов обеих Договаривающихся Сторон через территорию третьего государства будут производиться в соответствии с разрешениями, полученными каждой из Договаривающихся Сторон у правительства этого третьего государства.

Статья 2

(1) Для осуществления полетов в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения:

Австрийское Федеральное Правительство назначит авиатранспортное предприятие, которое будет создано в Австрии в соответствии с австрийскими

werden wird, namhaft machen und dem sowjetischen Teil die Absicht dieser Luftverkehrsunternehmung, mit den Flügen zu beginnen, mindestens drei Monate vor Beginn solcher Flüge zur Kenntnis bringen ;

macht die Regierung der Sowjetunion die Hauptverwaltung der Zivilluftflotte beim Ministerrat der UdSSR (Aeroflot) namhaft.

(2) Alle Fragen, die mit der Gewährleistung der Sicherheit der Flüge und mit der Verantwortlichkeit der Vertragschließenden Teile bei der Durchführung der Flüge zusammenhängen, werden im Anhang zum vorliegenden Abkommen dargelegt und werden unter die Zuständigkeit der Zivilluftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile fallen. Veränderungen und Ergänzungen dieses Anhangs können künftig in schriftlicher Form nach Vereinbarung zwischen den erwähnten Zivilluftfahrtbehörden durchgeführt werden.

(3) Alle kommerziellen Fragen, insbesondere die Festsetzung der Flugpläne einschließlich der Häufigkeit des Verkehrs, der Beförderungstarife, die Abwicklung der finanziellen Verrechnung und der technischen Bedienung der Flugzeuge am Boden, werden in einer gesonderten Vereinbarung zwischen der namhaft gemachten österreichischen Luftverkehrsunternehmung und der Aeroflot geregelt werden. Hierbei ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die beiderseitig durch die Luftverkehrsunternehmungen angebotene Beförderungskapazität nach Möglichkeit die Verkehrsnachfrage befriedigt und keine unbillige Beeinträchtigung deren Interessen stattfindet.

Artikel 3

Für die Sicherung der Flüge, die in Übereinstimmung mit Artikel 1 des vorliegenden Abkommens durchgeführt werden, wird jeder der Vertragschließenden Teile den Flugzeugen des anderen Teiles die erforderlichen Mittel der radio- und lichttechnischen Sicherung und den notwendigen meteorologischen Dienst zur Verfügung stellen und dem anderen Teil die Angaben dieser Einrichtungen, sowie solche über Landungsflughäfen und über die Flugwege der Flugzeuge innerhalb seines Gebietes, mitteilen.

Artikel 4

Jeder der Vertragschließenden Teile behält sich das Recht vor, der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens angeführten Luftverkehrsunternehmung des anderen Vertragschließenden Teiles die Genehmigung für Flüge zu verweigern oder eine solche Genehmigung zurückzunehmen, wenn er keine Beweise hat, daß das überwiegende Eigentumsrecht oder die tatsächliche Verfügungsgewalt über diese Unternehmung durch die Staatsbürger oder Organe dieses Vertragschließenden Teiles ausgeübt wird.

Artikel 5

(1) Die Gebühren und andere Zahlungen für die Benützung eines jeden Flughafens, seiner Anlagen und technischen Einrichtungen auf österreichischem

законами, и сообщит Советской Стороне о намерении этого авиатранспортного предприятия приступить к полетам не менее, как за три месяца до начала таких полетов;

Правительство Союза ССР назначает Главное управление гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР (Аэрофлот).

(2) Все вопросы, связанные с обеспечением безопасности полетов и ответственностью Сторон при выполнении полетов, излагаются в Приложении к настоящему Соглашению и будут находиться в компетенции ведомств гражданской авиации Договаривающихся Сторон. Изменения и дополнения этого Приложения могут в дальнейшем производиться в письменной форме по договоренности между указанными ведомствами гражданской авиации.

(3) Все коммерческие вопросы, в частности, установление расписания полетов, включая частоту движения, тарифов на перевозки, порядок финансовых расчетов и технического обслуживания самолетов на земле будут разрешены в отдельном соглашении между назначенным австрийским авиатранспортным предприятием и Аэрофлотом. При этом следует стремиться к тому, чтобы обоюдно предлагаемый авиатранспортными предприятиями объем перевозок по возможности удовлетворял спрос на перевозки и не имело бы места несправедливое нарушение их интересов.

Статья 3

Для обеспечения полетов, выполняемых в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения, каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять самолетам другой Стороны необходимые средства радиосветотехнического обеспечения и необходимое метеорологическое обслуживание, а также сообщать другой Стороне данные этих средств и сведения об аэропортах посадки и о маршруте полетов самолетов в пределах своей территории.

Статья 4

Каждая из Договаривающихся Сторон оставляет за собой право отказать авиатранспортному предприятию другой Договаривающейся Стороны, указанному в Статье 2 настоящего Соглашения, в разрешении на полеты или отменить такое разрешение, если она не имеет доказательств, что преимущественное владение или фактический контроль за этим предприятием осуществляется гражданами или органами этой Договаривающейся Стороны.

Статья 5

(1) Сборы и другие платежи за пользование авиатранспортным предприятием Союза ССР, каждым аэродромом, его сооружениями и техническими

Gebiet seitens der Luftverkehrsunternehmung der UdSSR werden in Übereinstimmung mit den amtlich festgesetzten Sätzen und Tarifen eingehoben werden.

(2) Die Gebühren und andere Zahlungen für die Benützung eines jeden Flughafens, seiner Anlagen und technischen Einrichtungen auf dem Gebiet der UdSSR seitens der Luftverkehrsunternehmung, die entsprechend Artikel 2 österreichischerseits namhaft gemacht wird, werden nicht höher sein als die Sätze und Tarife, die für analoge Leistungen auf österreichischem Gebiet von der Luftverkehrsunternehmung der UdSSR eingehoben werden.

(3) Die Verrechnungen werden in Übereinstimmung mit dem geltenden Abkommen über den Zahlungsverkehr zwischen Österreich und der UdSSR durchgeführt werden.

Artikel 6

(1) Flugzeuge, die Flüge in Übereinstimmung mit Artikel 1 des vorliegenden Abkommens durchführen, sowie Treib- und Schmierstoffe, Ersatzteile, Ausrüstung und Lebensmittel, die sich an Bord dieser Flugzeuge befinden, werden bei ihrem Eintritt in das Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles und auch bei ihrem Austritt aus diesem Gebiet von Einfuhr- und Ausfuhrzöllen sowie den sonstigen Abgaben befreit, einschließlich jener Fälle, in denen sie während des Fluges über dem angeführten Gebiet verwendet oder verbraucht werden, doch mit Ausnahme der Fälle, in denen sie auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles übereignet werden.

(2) Ersatzteile, Treib- und Schmierstoffe, die für die Durchführung und Gewährleistung der Flüge in Übereinstimmung mit Artikel 1 des vorliegenden Abkommens erforderlich sind, sowie Werkzeuge, die zur Ergänzung des Werkzeugsatzes des Flugzeuges bestimmt sind, werden zur Einfuhr in das Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles sowie zur Ausfuhr aus diesem Gebiet ohne Einhebung von Einfuhr- und Ausfuhrzöllen und sonstigen Abgaben, doch ohne das Recht, sie auf diesem Gebiet zu übereignen, zugelassen.

(3) Während die oben angeführten Gegenstände sich auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles befinden, unterliegen sie der Kontrolle der Zollbehörden.

Artikel 7

(1) Die Flugzeuge der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens angeführten Luftverkehrsunternehmungen müssen bei Flügen über dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles die für internationale Flüge festgesetzten Kennzeichen ihrer Staaten tragen sowie Eintragungsscheine, Lufttüchtigkeitszeugnisse und die Genehmigung für Radioanlagen mit sich führen. Darüber hinaus werden die zuständigen Organe jedes der Vertragschließenden Teile festsetzen, welche weiteren Borddokumente von ihren eigenen Flugzeugen im internationalen Verkehr mit-

средствами на территории Австрии будут взиматься в соответствии с официально утвержденными ставками и тарифами.

(2) Сборы и другие платежи за пользование авиатранспортным предприятием, которое будет в соответствии со Статьей 2 назначено Австрийской Стороной, каждым аэродромом, его сооружениями и техническими средствами на территории Союза ССР, не будут превышать ставок и тарифов, которые взимаются за аналогичные услуги на территории Австрии с авиатранспортного предприятия Союза ССР.

(3) Расчеты производятся в соответствии с действующим Соглашением о платежах между Австрией и Союзом ССР.

Статья 6

(1) Самолеты, совершающие полеты в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения, а также горючее, смазочные материалы, запасные части, снаряжение и продовольствие, находящиеся на борту этих самолетов, при их прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны, а также при их убытии с этой территории будут освобождаться от обложения ввозными и вывозными таможенными пошлинами и другими сборами, включая случаи, когда они будут использоваться или потребляться во время полета на указанной территории, но за исключением тех случаев, когда они будут отчуждаться на территории другой Договаривающейся Стороны.

(2) Запасные части, горючее, смазочные материалы, необходимые для выполнения и обеспечения полетов в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения, а также инструменты, предназначенные для пополнения самолетного комплекта, допускаются к ввозу на территорию другой Договаривающейся Стороны, а также к вывозу с этой территории, без взимания ввозных или вывозных таможенных пошлин и других сборов, но без права отчуждения их на этой территории.

(3) Во время нахождения вышеуказанных предметов на территории другой Договаривающейся Стороны они подлежат контролю таможенных учреждений.

Статья 7

(1) Самолеты авиатранспортных предприятий, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, при полетах на территории другой Договаривающейся Стороны должны иметь установленные для международных полетов опознавательные знаки своих государств, свидетельства о регистрации, удостоверение о годности к полетам и разрешения на радиоустановки. Кроме того, компетентные органы каждой из Договаривающихся Сторон установят, какие дополнительные судовые документы должны иметь их собственные самолеты

geführt werden müssen, und werden diese Dokumente den zuständigen Organen des anderen Vertragschließenden Teiles mitteilen. Piloten und die übrigen Besatzungsmitglieder müssen im Besitz der vorgeschriebenen Zeugnisse sein.

(2) Alle oben angeführten Dokumente, die von einem der Vertragschließenden Teile ausgestellt oder anerkannt worden sind, werden auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles als gültig anerkannt werden.

Artikel 8

(1) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der Vertragschließenden Teile, die sich auf den Einflug in sein oder Ausflug aus seinem Gebiet der im internationalen Flugverkehr verwendeten Luftfahrzeuge oder auf den Betrieb und die Navigation dieser Luftfahrzeuge innerhalb seines Gebietes beziehen, werden auch auf die Luftfahrzeuge der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens angeführten Luftverkehrsunternehmungen Anwendung finden und müssen durch diese Luftfahrzeuge während ihres Einfluges, Ausfluges oder Aufenthaltes innerhalb des Gebietes dieses Vertragschließenden Teiles beobachtet werden. Im Falle von Verletzungen dieser Gesetze und Vorschriften werden die Vertragschließenden Teile Maßnahmen zu deren unverzüglicher Untersuchung und Beseitigung sowie zur Vermeidung künftiger derartiger Verletzungen ergreifen.

(2) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der Vertragschließenden Teile, die sich auf den Einflug in sein oder den Ausflug aus seinem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Frachten der Luftfahrzeuge beziehen, insbesondere die Paß-, Zoll-, Devisen- und Quarantänenvorschriften, werden auf Fluggäste, Besatzungen und Frachten der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens angeführten Luftverkehrsunternehmungen während ihres Einfluges, Ausfluges oder Aufenthaltes innerhalb des Gebietes dieses Vertragschließenden Teiles Anwendung finden.

Artikel 9

(1) Für die Abstimmung von Fragen der Luftbeförderungen und für die Bedienung der Flugzeuge gewähren die Vertragschließenden Teile gegenseitig der österreichischen Luftverkehrsunternehmung, die von der Österreichischen Bundesregierung zur Durchführung von Flügen in Übereinstimmung mit Artikel 1 des vorliegenden Abkommens namhaft gemacht werden wird, und der Aeroflot das Recht, ihre Repräsentanten entsprechend in Moskau und Wien zu haben.

(2) Die in diesem Artikel angeführten Repräsentanten und auch die Mitglieder der Besatzungen von Flugzeugen, die in Übereinstimmung mit Artikel 1 des vorliegenden Abkommens Flüge durchführen, müssen Staatsbürger Österreichs beziehungsweise der UdSSR sein.

Artikel 10

Im Falle einer Notlandung, Havarie oder Katastrophe eines Flugzeuges eines der Vertragschließenden Teile auf dem Gebiet des anderen Vertragschließenden

при международных полетах, и сообщат об этих документах компетентным органам другой Договаривающейся Стороны. Пилоты и остальные члены экипажа должны иметь установленные свидетельства.

(2) Все вышеуказанные документы, выданные или утвержденные одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться действительными на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 8

(1) Законы и правила каждой из Договаривающихся Сторон, относящиеся к прибытию или отправлению с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или к эксплуатации и навигации этих воздушных судов в пределах ее территории, будут распространяться и на воздушные суда авиатранспортных предприятий, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, и должны соблюдаться этими воздушными судами во время их прибытия, убытия или нахождения в пределах территории этой Договаривающейся Стороны. В случае нарушения этих законов и правил Договаривающиеся Стороны примут меры к немедленному расследованию и прекращению таких нарушений, а также к их предотвращению в будущем.

(2) Законы и правила каждой из Договаривающихся Сторон, относящиеся к прибытию или отправлению с ее территории пассажиров, экипажей или грузов воздушных судов, в частности, паспортные, таможенные, валютные и карантинные правила, будут распространяться на пассажиров, экипажи и грузы авиатранспортных предприятий, указанных в Статье 2 настоящего Соглашения, во время их прибытия, убытия или нахождения в пределах территории этой Договаривающейся Стороны.

Статья 9

(1) Для согласования вопросов воздушных перевозок и обслуживания самолетов Договаривающиеся Стороны взаимно предоставляют австрийскому авиатранспортному предприятию, которое будет назначено Австрийским Федеральным Правительством для осуществления полетов в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения, и Аэрофлоту право иметь своих представителей соответственно в Москве и Вене.

(2) Указанные в настоящей Статье представители, а также члены экипажей самолетов, совершающих полеты в соответствии со Статьей 1 настоящего Соглашения, должны быть гражданами Австрии и соответственно Союза ССР.

Статья 10

В случае вынужденной посадки, аварии или катастрофы самолета одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся

Teiles wird jener Teil, auf dessen Gebiet dieses Ereignis geschehen ist, unverzüglich darüber den anderen Teil verständigen, die erforderlichen Maßnahmen für die Untersuchung der Ursachen des Ereignisses ergreifen und auf Ersuchen des anderen Teiles die ungehinderte Einreise in sein Gebiet von Vertretern dieses Teiles zur Teilnahme an der Untersuchung des Ereignisses sichern, sowie auch unverzüglich Hilfsmaßnahmen gegenüber der Besatzung und den Fluggästen, wenn diese bei dem Ereignis gelitten haben, treffen und die Unversehrtheit der auf diesem Flugzeug befindlichen Post, Gepäckstücke und Fracht gewährleisten.

Der Teil, der die Untersuchung des Unfalles führt, ist verpflichtet, den anderen Teil über deren Ergebnis zu informieren.

Artikel 11

Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft und wird so lange gelten, bis einer der Vertragschließenden Teile dem anderen Vertragschließenden Teil seinen Wunsch, das vorliegende Abkommen zu kündigen, mitteilt. In diesem Falle wird das Abkommen seine Gültigkeit innerhalb von zwölf Monaten nach der Überreichung der Verständigung über die Kündigung an den anderen Vertragschließenden Teil verlieren.

GESCHEHEN zu Wien, am 9. November 1955, in zwei urschriftlichen Ausfertigungen, jede in deutscher und russischer Sprache, wobei beide Texte in gleicher Weise authentisch sind.

Gemäß Vollmacht der Österreichischen Bundesregierung :

Leopold FIGL, *m. p.*

Gemäß Vollmacht der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken :

SHAWORONKOW, *m. p.*

A N H A N G

In Übereinstimmung mit Artikel 2 des Abkommens zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der UdSSR über den Luftverkehr verpflichten sich die Zivilluftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile, von folgenden Bestimmungen auszugehen :

1. Die für die Leitung des Fluges der Flugzeuge erforderlichen Angaben müssen an die entsprechenden Luftverkehrskontrollzentralen durchgegeben werden.

2. Den Flugzeugbesatzungen werden schriftliche Meldungen und mündliche Informationen über den Wetterzustand auf der ganzen Flugstrecke sowie auch Angaben über den Zustand der Flughäfen und der für die Durchführung der Flüge erforderlichen Navigationsmittel zur Verfügung gestellt werden.

Стороны, Страна, на территории которой имело место это происшествие, немедленно известит об этом другую Сторону, примет необходимые меры для ирасследования причин происшествия и по просьбе другой Стороны обеспечит беспрепятственный въезд на ее территорию представителей этой Стороны для участия в расследовании такого происшествия, а также примет неотложные меры по оказанию помощи экипажу и пассажирам, если они пострадали при происшествии, и обеспечит сохранность паходящихся на этом самолете почты, багажа и грузов. Страна, ведущая расследование происшествия, обязана проинформировать другую Сторону о его результатах.

Статья 11

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания и будет действовать до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не сообщит другой Договаривающейся Стороне о своем желании денонсировать настоящее Соглашение. В этом случае Соглашение прекращает свое действие через двенадцать месяцев после вручения другой Договаривающейся Стороне уведомления о денонсации.

СОВЕРШЕНО в Вене « 9 » ноября 1955 года в двух подлипных экземплярах, каждый на немецком и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

По уполномочию Австрийского Федерального Правительства
Леопольд ФИГЛЬ

По уполномочию
Правительства Союза Советских Социалистических Республик
ЖАВОРОНКОВ

П Р И Л О Ж Е Н И Е

В соответствии со Статьей 2 Соглашения между Австрийским Федеральным Правительством и Правительством Союза ССР о воздушном сообщении, ведомства гражданской авиации Договаривающихся Сторон обязуются исходить из следующих положений:

1. Сведения, необходимые для руководства движением самолетов, должны передаваться соответствующим центрам по руководству движением.
2. Экипажам самолетов будут представляться нисьменные сводки и устная информация о состоянии погоды по всему маршруту полета, а также данные о состоянии аэропортов и навигационных средств, необходимых для осуществления полетов

3. Die Flugzeugführer sind verpflichtet, den Flugdurchführungsplan der entsprechenden Luftverkehrskontrollzentrale zur Genehmigung vorzulegen. Der Abflug wird erst nach Genehmigung des Flugdurchführungsplanes gestattet werden.

4. Die Flüge werden in Übereinstimmung mit dem genehmigten Flugdurchführungsplan erfolgen. Abänderungen dieses Planes werden nur mit Genehmigung der zuständigen Luftverkehrskontrollzentrale, deren Weisungen für die Flugzeugbesatzungen bindend sind, zugelassen werden.

5. Die Flugzeuge müssen ständig auf der Sendefrequenz der entsprechenden Bodenfunkstelle empfangsbereit und auf der Empfangsfrequenz dieser Funkstelle sendebereit sein. Die Verbindung zwischen Boden und Flugzeug hat nach dem Code „Q“ und nach Möglichkeit durch Radiotelephonie auf Ultrakurzwellen oder Kurzwellen zu erfolgen. Dabei ist über dem österreichischen Gebiet die englische oder deutsche Sprache und über dem Gebiet der Sowjetunion die russische Sprache zu verwenden.

Beim Flug über dem Gebiet des anderen Vertragschließenden Teiles sind die Flugzeugbesatzungen während des Überfluges der Kontrollpunkte verpflichtet, ihre Position zu melden.

6. Beim Flug über österreichischem Gebiet richten sich die Besatzungen nach den einschlägigen, im österreichischen amtlichen Luftfahrthandbuch enthaltenen Angaben, beim Flug über dem Gebiet der Sowjetunion jedoch nach den geltenden Vorschriften und Reglements der Aeroflot.

7. Die Luftverkehrsunternehmungen müssen den zuständigen Luftverkehrskontrollzentralen mitteilen, bei welchen minimalen meteorologischen Bedingungen die Landungen auf den Flughäfen gestattet werden.

Die Landungen der Flugzeuge werden in Übereinstimmung mit den bei den Zivilluftfahrtbehörden eines jeden Vertragschließenden Teiles geltenden Vorschriften durchgeführt werden.

8. Außerplanmäßige Flüge der Flugzeuge der in Artikel 2 des Abkommens genannten Luftverkehrsunternehmungen werden nach vorheriger Anmeldung der interessierten Unternehmung, die mindestens 24 Stunden vor Abflug des Flugzeuges erfolgen muß, durchgeführt werden.

9. Zum Zwecke der Übermittlung der für die Durchführung der Flüge und die Leitung des Verkehrs der Flugzeuge erforderlichen Angaben werden die Zivilluftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile eine direkte zweiseitige Flugfunkverbindung zwischen den Flughäfen Wien und Moskau sowie auch zwischen den Unterwegsflughäfen, die sich auf dem festgesetzten Flugweg innerhalb des Gebietes der Vertragschließenden Teile befinden, einrichten.

10. Im Falle irgendwelcher Ereignisse mit Flugzeugen, Besatzungen, Fluggästen, Gepäck oder Fracht einer Luftverkehrsunternehmung eines Vertragschließenden Teiles, die dadurch hervorgerufen sind, daß die Zivilluftfahrtbehörde, die Luftverkehrsunternehmung oder die Flughafenbetriebsgesellschaft des anderen Vertragschließenden Teiles die laut diesem Abkommen übernommenen Verpflichtungen nicht erfüllt hat, oder die infolge grober Fahrlässigkeit oder absichtlicher Handlungen ihrer Mitarbeiter oder Repräsentanten entstanden sind, wird die zur Haftung in Anspruch genommene Zivilluftfahrtbehörde, Luftverkehrsunternehmung oder Flughafenbetriebsgesellschaft die mate-

3. Командиры кораблей обязаны представлять план полета на утверждение соответствующему центру по руководству движением. Вылет будет разрешаться только после утверждения плана полета.

4. Полеты будут осуществляться в соответствии с утвержденным планом. Изменения этого плана полета допускаются только с согласия соответствующего центра по руководству воздушным движением, указания которого являются для экипажа самолета обязательными.

5. Самолеты должны быть постоянно готовыми к приему на частоте передачи соответствующей наземной радиостанции и к передаче на частоте приема этой радиостанции. Связь между землей и самолетом должна осуществляться по « Q » коду, а по возможности радиотелефоном на ультракоротких или коротких волнах. При этом над территорией Австрии должен применяться английский или немецкий языки, а над территорией Советского Союза — русский язык.

При полете над территорией другой Стороны, пролетая установленные контрольные пункты, экипажи самолетов обязаны сообщать о месте своего нахождения.

6. При полете над территорией Австрии экипажи руководствуются соответствующими сведениями, содержащимися в австрийском официальном аэронавигационном справочнике, а при полете над территорией Советского Союза — действующими правилами и регламентами Аэрофлота.

7. Авиатранспортные предприятия должны сообщать соответствующим центрам по руководству движением о том, при каких минимальных метеорологических условиях будут разрешаться посадки в аэропортах.

Посадки самолетов будут производиться в соответствии с правилами, действующими в ведомствах гражданской авиации каждой из Сторон.

8. Полеты самолетов авиатранспортных предприятий, указанных в Статье 2 Соглашения, вне расписания будут производиться по предварительной заявке заинтересованного предприятия, которая должна быть подана не менее, как за 24 часа до вылета самолета.

9. С целью передачи данных, необходимых при выполнении полетов и руководстве движением самолетов, ведомства гражданской авиации Договаривающихся Сторон установят прямую двустороннюю диспетчерскую радиосвязь между аэропортами Вена и Москва, а также промежуточными аэропортами, находящимися на установленном маршруте полета в пределах территорий Договаривающихся Сторон.

10. В случае каких-либо происшествий с самолетами, экипажами, пассажирами, багажом или грузами авиатранспортного предприятия одной Стороны, вызванных невыполнением ведомством гражданской авиации, авиатранспортным предприятием или обществом по эксплуатации аэропорта другой Стороны обязательств, взятых по настоящему Соглашению, или вызванных грубой небрежностью, или намеренными действиями их работников или представителей, привлекаемое к ответственности ведомство гражданской авиации, авиатранспортное предприятие или общество по эксплуатации аэропорта будет

rielle Haftung im Ausmaß des tatsächlich zugefügten Schadens in den Grenzen, die durch die geltenden nationalen Gesetze der Vertragschließenden Teile oder durch deren internationale Verpflichtungen gemäß multilateraler Konventionen gesetzt sind, tragen.

11. Falls durch ein Flugzeug der Luftverkehrsunternehmung eines der Vertragschließenden Teile irgendein Schaden dem anderen Vertragschließenden Teil oder dritten Personen am Boden zugefügt wird, wird die schuldige Luftverkehrsunternehmung die materielle Verantwortung gemäß den Gesetzen jenes Vertragschließenden Teiles, auf dessen Gebiet das betreffende Ereignis geschehen ist, tragen.

12. Veränderungen des vorliegenden Anhanges können in schriftlicher Form nach Vereinbarung zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile durchgeführt werden.

нести материальную ответственность в размере фактически нанесенного ущерба в пределах, предусмотренных действующими национальными законами Сторон или их международными обязательствами по многосторонним Конвенциям.

11. В случае причинения самолетом авиатранспортного предприятия одной из Сторон какого-либо вреда другой Стороне или третьим лицам на поверхности, виновное авиатранспортное предприятие будет нести материальную ответственность по законам той Стороны, на территории которой имело место данное происшествие.

12. Изменения настоящего Приложения могут производиться в письменной форме по договоренности между ведомствами гражданской авиации Сторон.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3613. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS. SIGNED AT VIENNA, ON 9 NOVEMBER 1955

The Austrian Federal Government and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, recognizing the need for further development of air transport between Austria and the USSR, have concluded this Agreement as follows :

Article 1

(1) The Austrian Federal Government grants to civil aircraft of the USSR the right to make flights from the USSR to Vienna.

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics grants to civil aircraft of Austria the right to make flights from Austria to Moscow.

(2) The purpose of the said flights shall be the international transportation by air of passengers, baggage, cargo and mail in both directions.

(3) Each Contracting Party shall prescribe for its own territory the flight routes to be followed by aircraft and the points at which aircraft are to cross its State frontiers.

(4) In making the flights referred to in paragraph (1) of this article the civil aircraft of each Contracting Party shall have the right to make stops for non-traffic purposes in the territory of the other Contracting Party at one or two points on the routes established for such flights.

(5) Flights by aircraft of the two Contracting Parties over the territory of a third State shall be made in accordance with the terms of an operating permit to be obtained by each Contracting Party from the Government of such third State.

Article 2

(1) For the purpose of operating flights in accordance with article 1 of this Agreement :

The Austrian Federal Government shall designate an airline, which shall be established in Austria in accordance with Austrian law, and shall inform the Soviet

¹ Came into force on 9 November 1955, the date of signature, in accordance with article 11.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 3613. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À VIENNE, LE 9 NOVEMBRE 1955

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, reconnaissant la nécessité de poursuivre le développement des transports aériens entre l'Autriche et l'URSS, ont conclu l'Accord ci-après :

Article premier

1) Le Gouvernement fédéral d'Autriche accorde aux aéronefs civils de l'URSS le droit d'effectuer des vols entre l'Union soviétique et Vienne.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques accorde aux aéronefs civils de l'Autriche le droit d'effectuer des vols entre l'Autriche et Moscou.

2) Les vols susmentionnés auront pour objet de transporter par la voie des airs, en trafic international, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, dans les deux sens.

3) Chaque Partie contractante déterminera sur son territoire les routes que devront suivre les aéronefs, ainsi que les secteurs des frontières d'État qu'ils auront le droit de franchir en survol.

4) En effectuant les vols prévus au paragraphe 1 du présent article, les aéronefs civils de chacune des Parties contractantes auront le droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante, en un ou deux points situés sur les routes aériennes définies aux fins desdits vols.

5) Le survol du territoire de tout État tiers par les aéronefs des deux Parties contractantes s'effectuera conformément aux autorisations que chacune des Parties contractantes aura reçues du gouvernement de l'État tiers.

Article 2

1) Pour effectuer les vols prévus à l'article premier du présent Accord :

Le Gouvernement fédéral d'Autriche désignera une entreprise de transports aériens qui sera créée en Autriche conformément à la législation autrichienne, et il

¹ Entré en vigueur le 9 novembre 1955, date de la signature, conformément à l'article 11.

authorities of the intention of such airline to inaugurate flights not later than three months before the commencement of such flights ;

The Government of the USSR designates the Central Civil Aviation Board of the Council of Ministers of the USSR (Aeroflot).

(2) All matters relating to the safety of flights and to the responsibility of the Contracting Parties in operating flights are set forth in the annex¹ to this Agreement and shall fall within the competence of the civil aviation authorities of the Contracting Parties. Amendments and additions to the said annex may be made hereafter in writing by agreement between the said civil aviation authorities.

(3) All commercial questions, and in particulier the fixing of the schedule of flights, including flight frequencies, and transportation rates and the procedures for financial settlements and the technical servicing of aircraft on the ground, shall be dealt with in a separate agreement between the designated Austrian airline and Aeroflot. In concluding this agreement, efforts shall be made to ensure that the transport capacity offered by both airlines meets the traffic demand as far as possible and that the interests of the airlines are not unduly affected.

Article 3

In order to ensure the safety of flights made under article 1 of this Agreement, each Contracting Party shall place at the disposal of the aircraft of the other Party such radio and lighting facilities and meteorological services as may be necessary and shall also communicate to the other Party particulars of these facilities and information concerning the airports at which landings may be made and the flight routes of aircraft in their respective territories.

Article 4

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from the airline of the other Contracting Party referred to in article 2 of this Agreement or to revoke such permit if it has no proof that substantial ownership or effective control of that airline is vested in nationals or official bodies of that Contracting Party.

Article 5

(1) Fees and other charges for the use by the airline of the USSR of each airport in the territory of Austria and its installations and technical facilities shall be payable in accordance with the officially fixed rates and tariffs.

¹ See p. 270 of this volume.

portera à la connaissance du Gouvernement de l'Union soviétique, trois mois au moins à l'avance, la date à laquelle cette entreprise aura l'intention d'inaugurer les vols en question ;

Le Gouvernement de l'Union soviétique désigne la Direction générale de l'aviation civile auprès du Conseil des ministres de l'URSS (Aeroflot).

2) Toutes les questions relatives à la sécurité des vols et à la responsabilité des Parties contractantes lors de l'exécution des vols sont traitées dans l'annexe au présent Accord et relèvent de la compétence des autorités aéronautiques civiles des Parties contractantes. Dans l'avenir, cette annexe¹ pourra être modifiée et complétée par un accord écrit entre lesdites autorités aéronautiques.

3) Toutes les questions commerciales notamment celles relatives à l'établissement des horaires de vol et à leur fréquence, à la fixation des tarifs de transports, aux modalités de règlement des comptes et à la desserte technique des aéronefs au sol seront réglées dans un accord séparé que l'entreprise autrichienne désignée et l'Aeroflot devront conclure en veillant à ce que la capacité de transport qu'elles offriront de part et d'autre corresponde autant que possible à la demande de transport et que leurs intérêts ne soient pas indûment affectés.

Article 3

Pour assurer la sécurité des vols effectués conformément à l'article premier du présent Accord, chaque Partie contractante mettra à la disposition des aéronefs de l'autre Partie les moyens de sécurité radio-électriques et lumineux indispensables ainsi que les services météorologiques nécessaires, et elle communiquera à l'autre Partie les caractéristiques de ces moyens et services ainsi que des renseignements sur les aéroports d'escale et les routes aériennes que les aéronefs doivent suivre dans les limites de son territoire.

Article 4

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à l'entreprise de l'autre Partie contractante visée à l'article 2 du présent Accord, l'autorisation d'effectuer les vols en question, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part prépondérante de la propriété ou le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de ressortissants ou d'organismes de cette autre Partie contractante.

Article 5

1) Les taxes et autres charges que l'entreprise de l'URSS devra acquitter pour l'utilisation de tout aérodrome, de ses installations et de son équipement technique sur le territoire de l'Autriche seront perçues conformément à des barèmes et tarifs officiellement approuvés.

¹ Voir p. 271 de ce volume.

(2) Fees and other charges for the use by the airline to be designated under article 2 by the Austrian Government of each airport in the territory of the USSR and its installations and technical facilities shall not be higher than the rates and tariffs payable by the airline of the USSR for similar services in the territory of Austria.

(3) Accounts shall be settled in accordance with the existing Payments Agreement between Austria and the USSR.

Article 6

(1) Aircraft making flights in accordance with article 1 of this Agreement and fuel, lubricating oils, spare parts, equipment and stores present on board such aircraft shall, on their arrival in and departure from the territory of the other Contracting Party, be exempt from import and export duties and other charges, even though such supplies be used or consumed on flights in the said territory, except in cases where they are disposed of in that territory.

(2) Spare parts, fuel and lubricating oils required for the operation and proper performance of flights in accordance with article 1 of this Agreement, as well as instruments intended to complete the equipment of the aircraft, may be imported into and exported from the territory of the other Contracting Party free of import and export duties and other charges but may not be disposed of in that territory.

(3) So long as the aforesaid articles remain in the territory of the other Contracting Party, they shall be subject to supervision by the customs authorities.

Article 7

(1) Aircraft of the airlines referred to in article 2 of this Agreement shall, on flights in the territory of the other Contracting Party, carry the identification marks of their State prescribed for international air traffic, certificates of registration, certificates of airworthiness and radio station licences. Furthermore, the competent authorities of each Contracting Party shall prescribe what additional aircraft documents their own aircraft are to carry on international flights and shall notify the competent authorities of the other Contracting Party of such documents. The pilots and other members of the crew shall be in possession of the prescribed personal papers.

(2) All such documents issued or confirmed by either of the Contracting Parties shall be recognized as valid in the territory of the other Contracting Party.

2) Les taxes et autres charges que l'entreprise désignée conformément à l'article 2 par le Gouvernement fédéral d'Autriche devra acquitter pour l'utilisation sur le territoire de l'URSS de tout aérodrome, de ses installations et de son équipement technique ne devront pas excéder celles prévues pour des services analogues dans les barèmes et tarifs applicables sur le territoire de l'Autriche à l'entreprise de l'URSS.

3) Les comptes seront réglés conformément aux dispositions de l'Accord de paiements qui est en vigueur entre l'Autriche et l'URSS.

Article 6

1) Les aéronefs qui effectuent des vols conformément à l'article premier du présent Accord ainsi que les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement et les provisions de bord se trouvant à bord desdits aéronefs seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à leur départ dudit territoire, exonérés des droits de douane à l'importation et à l'exportation et autres taxes, même au cas où ils seraient utilisés ou consommés au cours de vols effectués dans les limites dudit territoire, mais non pas s'ils sont aliénés à l'intérieur de ce territoire.

2) Les pièces de rechange, les carburants et les lubrifiants nécessaires pour effectuer et assurer les vols prévus à l'article premier du présent Accord, ainsi que les instruments destinés à compléter l'équipement des aéronefs, pourront être importés dans le territoire de l'autre Partie contractante et exportés dudit territoire en franchise de droits de douane à l'importation et à l'exportation, mais ne pourront être aliénés dans les limites dudit territoire.

3) Pendant qu'ils se trouveront dans les limites du territoire de l'autre Partie contractante, les articles susmentionnés seront soumis au contrôle des autorités douanières.

Article 7

1) Les aéronefs des entreprises visées à l'article 2 du présent Accord devront, conformément aux règlements de la circulation aérienne internationale, porter les marques distinctives de l'État auquel ils appartiennent et être munis de leurs certificats d'immatriculation, certificats de navigabilité et licences d'installation radio, lorsqu'ils effectueront des vols au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante. En outre, les organismes compétents de chacune des Parties contractantes détermineront les autres documents de bord dont leurs aéronefs effectuant des vols internationaux devront être munis et ils en aviseront les organismes compétents de l'autre Partie contractante. Les pilotes et les autres membres de l'équipage devront être possesseurs des documents réglementaires.

2) Tous les documents susmentionnés qui auront été délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes seront reconnus valables sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 8

(1) The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft within its territory shall also apply to the aircraft of the airlines referred to in article 2 of this Agreement and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party. In the event of violations of these laws and regulations the Contracting Parties shall take steps to investigate and terminate such violations forthwith and to prevent their occurrence in the future.

(2) The laws and regulations of each Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to passports, customs, currency and quarantine, shall apply to the passengers, crew and cargo of the airlines referred to in article 2 of this Agreement upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

Article 9

(1) For the purpose of settling questions concerning air transport and the servicing of aircraft, the Contracting Parties mutually grant to the Austrian airline to be designated by the Austrian Federal Government to operate flights in accordance with article 1 of this Agreement, and to Aeroflot, the right to maintain representatives at Moscow and Vienna respectively.

(2) The representatives referred to in this article and the members of the crews of the aircraft operating flights in accordance with article 1 of this Agreement shall be citizens of Austria and the USSR respectively.

Article 10

In the event of an aircraft of one Contracting Party having to make a forced landing or being damaged or destroyed in the territory of the other Contracting Party, the Party in whose territory the accident occurred shall immediately notify the other Party thereof, take the necessary action to inquire into the causes of the accident and at the request of the other Party shall ensure the unrestricted entry into its territory of representatives of that Party to participate in the inquiry into such accident, and shall likewise take urgent steps to render assistance to the crew and passengers if injured in the accident, and provide for the safety of any mail, baggage and cargo on board the aircraft. The Party conducting the inquiry into the accident shall report the results thereof to the other Party.

Article 8

1) Les lois et règlements d'une Partie contractante 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 visées à l'article 2 du présent Accord, et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de ladite Partie contractante. En cas d'infraction à ces lois et règlements, les Parties contractantes prendront immédiatement les mesures nécessaires pour enquêter sur les infractions de ce genre, les faire cesser et en empêcher la répétition.

2) Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou cargaisons des aéronefs, notamment les règlements relatifs aux formalités de passeports, de douane, de contrôle des devises et de quarantaine, seront applicables aux passagers, équipages ou cargaisons des aéronefs utilisés par les entreprises visées à l'article 2 du présent Accord, à l'entrée ou à la sortie du territoire de cette Partie contractante, ou pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article 9

1) Pour permettre de régler les questions relatives aux transports aériens et à la desserte des aéronefs, les Parties contractantes, chacune en ce qui la concerne, accordent à l'entreprise autrichienne qui sera désignée par le Gouvernement fédéral d'Autriche pour effectuer les vols prévus à l'article premier du présent Accord, d'une part, et à l'Aeroflot, d'autre part, le droit d'avoir des représentants à Moscou et à Vienne, respectivement.

2) Les représentants visés au présent article ainsi que les membres des équipages des aéronefs qui effectuent les vols prévus à l'article premier du présent Accord devront être des ressortissants de l'Autriche ou de l'URSS, selon le cas.

Article 10

Si un aéronef d'une des Parties contractantes est amené à faire un atterrissage forcé sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou subit une avarie ou un accident dans les limites dudit territoire, la Partie contractante sur le territoire de laquelle cette circonstance aura eu lieu en avisera sans délai l'autre Partie contractante ; elle prendra également les mesures nécessaires pour organiser une enquête sur les causes de l'incident et, à la demande de la première Partie contractante, elle laissera librement pénétrer sur son territoire les représentants chargés par elle de participer à cette enquête. Elle prendra de surcroît les mesures d'urgence indispensables pour porter secours aux membres de l'équipage et aux passagers qui auront pu être blessés lors de l'incident et fera le nécessaire pour que soient conservés intacts le courrier, les bagages et les marchandises se trouvant à bord dudit aéronef. La Partie qui procède à l'enquête devra en communiquer les résultats à l'autre Partie.

Article 11

This Agreement shall enter into force on the date of its signature and shall remain in force until one of the Contracting Parties gives notice to the other Contracting Party of its desire to terminate the Agreement. If such notice is given, the Agreement shall cease to have effect twelve months after the notice of termination has been delivered to the other Contracting Party.

DONE at Vienna on 9 November 1955 in two original copies, each in the German and Russian languages, both texts being equally authentic.

By authorization of the Austrian Federal Government :

(Signed) Leopold FIGL

By authorization of the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:

(Signed) ZHAVORONKOV

ANNEX

Pursuant to article 2 of the Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the USSR, the civil aviation authorities of the Contracting Parties undertake to proceed in accordance with the following provisions :

1. The information necessary for the control of air traffic shall be communicated to the appropriate flight-control centres.

2. Aircrews shall be provided with written reports and oral briefings regarding weather conditions along the entire flight route and information on the condition of airports and navigational aids necessary for making flights.

3. Captains of aircraft shall submit their flight plans for approval by the appropriate flight control centres. An aircraft shall be permitted to take off only after the flight plan has been approved.

4. Flights shall be carried out in accordance with the approved flight plan. No changes may be made in the flight plan except with the approval of the flight-control centre concerned, whose instructions shall be binding upon the crew of the aircraft.

5. Aircraft shall at all times be prepared to receive on the transmitting frequency of the appropriate ground radio station and to transmit on the receiving frequency of that station. Communication between the ground and the aircraft shall be maintained in the "Q" code and, where possible, by radiotelephony on ultra-short or short waves. The English or German language to be used in Austrian territory and the Russian language in the territory of the Soviet Union.

On flights over the territory of the other Party, the crews of aircraft shall report their position when passing over the established control points.

Article 11

Le présent Accord prendra effet à la date de sa signature et demeurera en vigueur jusqu'au moment où l'une des Parties contractantes fera connaître à l'autre Partie son intention de le dénoncer. Dans ce cas, l'Accord cessera de produire effet douze mois après la date à laquelle l'autre Partie aura reçu l'avis de dénonciation.

FAIT à Vienne, le 9 novembre 1955, en deux exemplaires originaux, chacun d'eux rédigé en langue allemande et en langue russe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement fédéral d'Autriche :

(Signé) Leopold FIGL

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

(Signé) JAVORONKOV

ANNEXE

Conformément à l'article 2 de l'Accord entre le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de l'URSS relatif aux transports aériens, les autorités aéronautiques civiles des deux Parties contractantes s'engagent à observer les prescriptions suivantes :

1. Les renseignements nécessaires pour régler le vol des aéronefs devront être communiqués par la station compétente du contrôle de la circulation aérienne.

2. Les équipages des aéronefs recevront des bulletins écrits et des renseignements verbaux relatifs aux conditions atmosphériques régnant le long de l'itinéraire de vol, ainsi que des informations sur l'état des aéroports et des aides à la navigation qui sont indispensables à l'exécution des vols.

3. Les commandants de bord devront soumettre un plan de vol à l'approbation de la station compétente du contrôle de la circulation aérienne. L'envol ne sera autorisé qu'après l'approbation du plan de vol.

4. Les vols devront être exécutés conformément au plan de vol approuvé. Celui-ci ne pourra être modifié qu'avec l'assentiment de la station compétente du contrôle de la circulation aérienne dont les instructions présenteront un caractère obligatoire pour l'équipage de l'aéronef.

5. Les aéronefs devront être constamment prêts à recevoir sur la fréquence d'émission de la station radio au sol appropriée et à émettre sur la fréquence de réception de ladite station. La liaison entre le sol et l'aéronef sera assurée conformément au code « Q » et dans toute la mesure du possible par radiotéléphonie, sur ondes courtes ou ultra-courtes. Les langues à utiliser pour ces liaisons sont l'anglais et l'allemand au-dessus du territoire autrichien et le russe au-dessus du territoire de l'Union soviétique.

Lorsque, en survolant le territoire de l'autre Partie contractante, les aéronefs passeront au-dessus des points de contrôle qui y auront été établis, leurs équipages seront tenus de faire connaître leur position.

6. During flight over the territory of Austria the crews shall be guided by the appropriate information set forth in the Austrian official air navigation manual, and during flight over the territory of the Soviet Union by the operative rules and regulations of Aeroflot.

7. The airlines shall advise the appropriate flight-control centres of the minimum weather conditions in which landings at airports will be permitted.

Landings of aircraft shall be made in accordance with the operative regulations of the civil aviation authorities of each Party.

8. Unscheduled flights by aircraft of the airlines referred to in article 2 of the Agreement may be carried out after advance notice has been given by the airline concerned, such notice to be given not less than twenty-four hours before the aircraft takes off.

9. For the purpose of transmitting information required in the operation of flights and the control of air traffic, the civil aviation authorities of the Contracting Parties shall establish direct two-way flight-control radio communication between the airports at Vienna and Moscow, and between the intermediate airports situated on the established flight route within the territories of the Contracting Parties.

10. In the event of accidents of any kind involving the aircraft, crews, passengers, baggage or cargoes of the airline of one Party resulting from failure of the civil aviation authorities, the airline or the airport management company of the other Party to fulfil the obligations assumed under this Agreement, or from gross negligence or intentional acts of their employees or representatives, the civil aviation authorities, airline or airport management company against which proceedings are instituted shall be materially liable to the extent of the damage actually caused, within the limits prescribed by the domestic legislation of the Parties at present in force or by their international undertakings under multilateral Conventions.

11. In the event of damage of any kind being caused by an aircraft of the airline of either Contracting Party to the other Contracting Party or to third parties on the ground, the responsible airline shall be materially liable under the laws of the Contracting Party in whose territory the accident occurred.

12. Amendments to this annex may be made in writing by agreement between the civil aviation authorities of the Contracting Parties.

6. En survolant le territoire autrichien, les équipages suivront les indications contenues dans le manuel officiel autrichien de la navigation aérienne ; en survolant le territoire de l'Union soviétique, ils se conformeront aux prescriptions et règlements en vigueur de l'Aeroflot.

7. Les entreprises devront faire connaître aux stations compétentes du contrôle de la circulation aérienne les conditions météorologiques minima qui doivent être réunies pour que leurs aéronefs soient autorisés à atterrir sur les aéroports.

L'atterrissage des aéronefs devra s'effectuer conformément aux règles appliquées par les autorités aéronautiques civiles de chacune des Parties contractantes.

8. Les aéronefs des entreprises visées à l'article 2 de l'Accord ne pourront effectuer de vols en dehors des horaires prévus que si l'entreprise intéressée en donne avis vingt-quatre heures au moins avant l'envoi de l'aéronef.

9. Afin d'assurer la transmission des renseignements indispensables à l'exécution des vols et au contrôle de la circulation aérienne, les autorités aéronautiques civiles des deux Parties contractantes organiseront, dans les deux sens, une liaison radio de service directe entre les aéroports de Vienne et de Moscou, ainsi qu'entre les aéroports intermédiaires situés sur l'itinéraire de vol et à l'intérieur des territoires des deux Parties contractantes.

10. En cas d'incident affectant les aéronefs ou les équipages de l'entreprise d'une Partie contractante ou les passagers, bagages ou marchandises se trouvant à bord desdits aéronefs, si l'incident est dû au fait que l'autorité aéronautique civile, l'entreprise de transports aériens ou la société gestionnaire d'aéroport de l'autre Partie contractante n'a pas respecté les engagements assumés en vertu du présent Accord ou s'il est imputable à une négligence grave ou à un fait volontaire de leurs employés ou représentants, l'autorité aéronautique civile, l'entreprise de transports aériens ou la société gestionnaire de l'aéroport poursuivie en responsabilité sera matériellement responsable jusqu'à concurrence du préjudice effectivement subi, dans les limites prévues par la législation en vigueur des deux Parties contractantes ou dans les engagements de caractère international qu'elles auraient assumés aux termes de conventions multilatérales.

11. Au cas où un aéronef de l'entreprise d'une Partie contractante causerait, au sol, un dommage quelconque à l'autre Partie ou à des tiers, l'entreprise en cause sera matériellement responsable du préjudice, conformément à la législation de la Partie contractante sur le territoire de laquelle se sera produit l'incident en question.

12. La présente annexe pourra être modifiée par un accord écrit entre les autorités aéronautiques civiles des deux Parties contractantes.

No. 3614

FRANCE
and
JAPAN

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Paris,
on 17 January 1956**

Official texts: French and Japanese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

FRANCE
et
JAPON

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé
à Paris, le 17 janvier 1956**

Textes officiels français et japonais.

Enregistrés par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

ハイフオン—バンコク—ラングーン—コロンボ—インド及びバ
 キスタン内の地点—中東内の地点—近東内の一地点又はカイロ—
 アテネ、ローマ、ジュネーヴ、チューリッヒ、フランクフルト・
 アム・マイン（注(2)）—パリ—ロンドン—ブレストウィック

2

日本国内の地点—アリューシャン諸島内の一地点—アラスカ内
 の一地点—カナダ内の一地点—グリーンランド内の一地点—アイ
 スランド内の一地点—スカンディナヴィア内の一地点（注(3)）—
 バリ

注(1) 地点は、今後の合意により定めるものとする。

注(2) 選択により二地点のみを使用することができ。

注(3) スカンディナヴィアは、デンマーク、ノールウェー及びス
 ウェーデンを含む。

2 フランス領土内の地点—アイスランド内の一地点—グリーンラ

ンド内の一地点—カナダ内の一地点—アラスカ内の一地点—アリ

ューシャン諸島内の一地点—東京

注 (1) 選択により、二地点のみを使用することかできる。

注 (2) 地点は、今後の合意により定めるものとする。

日本国の航空企業が運営することができる路線

(次に定める路線上の一又は二以上の地点は、指定航空企業の選択により使用されないことができる。)

1 東京—大阪—福岡—沖縄—中国本土内の地点 (注 (1)) 及び (又は) 台湾における地点—香港又はマニラー—サイゴン、ハノイ又は

附表

フランスの航空企業が運営することができる路線

(次に定める路線上の一又は二以上の地点は、指定航空企業の選
 択により使用されないことができる。)

- 1 フランス、アルジェリア及び(又は)テュニス内の地点—ドイ
 ツ、スイス、イタリア、ギリシャ、トルコ内の地点(注(1))—カ
 イロ又は近東内の一地点—中東内の地点—フランス領ソマリラン
 ド—パキスタン及びインド内の地点—コロンボ—ラングーン—バ
 シン—コック—サイゴン、ハノイ又はハイフォン—香港又はマニラ—
 中国本土内の地点(注(2))及び(又は)台湾における地点—沖縄
 —東京

日
本
国
の
た
め
に

フ
ラ
ン
ス
の
た
め
に

西
村
龍
城

h. h. v. p

効力を生ずる。

以上の証拠として、下名は、各自の政府により正当に委任を受け、この協定に署名した。

千九百五十六年一月ヤ七日にパリで、ひとしく正文であるフランス語及び日本語により本書二通を作成した。

で終了するものとする。ただし、その一年の期間の満了前に廃棄通告が両締約国間の合意により取り消された場合は、この限りでない。廃棄通告は、他方の締約国がその受領を確認しなかつたときは、国際民間航空機関がその写を受領した日の後十四日を経過した時に受領されたものとみなされる。

第十六条

この協定及び第十三条の規定に従つて交換される外交上の公文は国際民間航空機関に登録しなければならぬ。

第十七条

この協定は、批准されるものとし、批准書は、できる限りすみやかに東京で交換するものとする。この協定は、批准書の交換の日に

について合意したときは、この事項に関する両締約国の航空当局の勸告は、外交上の公文の交換によつて確認された後に効力を生ずる。

第十四条

両締約国が多数国間の航空運送条約の当事国となつたときは、この協定は、その条約の規定に適合するように改正しなければならぬ。

第十五条

いずれの一方の締約国も、他方の締約国に対し、この協定を廃棄する意思をいつでも通告することができる。その通告の写は、条約によつて設立された国際民間航空機関に同時に送付しなければならぬ。この協定は、他方の締約国が廃棄通告を受領した日の後一年

名しなかつた場合又は第三の仲裁委員が前記の期間内に指名されなかつた場合には、いずれか一方の締約国は、国際司法裁判所長に対し、当該仲裁委員を指名するように要請することができる。

3 両締約国は、前項の規定に基づいて行われた決定を守ることを約束する。

第十三条

いずれの一方の締約国も、この協定を改正するため、いつでも他方の締約国との協議を要請することができる。この協議は、要請があつた日から六十日の期間内に開始するものとする。改正が附表についてのみ行われる場合には、協議は、両締約国の航空当局の間で行うものとする。両締約国の航空当局が新たな又は修正された附表

なければならぬ。

2 その紛争は、両締約国間の交渉によつて解決することができなかつたときは、いずれか一方の締約国の要請により、各締約国が指名する各一人の仲裁委員とこうして選定された二人の仲裁委員が指名する第三の仲裁委員との三人の仲裁委員からなる仲裁裁判所に決定のため付託することができぬ。ただし、第三の仲裁委員は、いずれの締約国の国籍をも有してはならぬ。各締約国は、仲裁を要請する締約国の外交上の公文を受領した日から六十日の期間内に一人の仲裁委員を指名しなければならない。第三の仲裁委員は、その後の六十日の期間内に指名されなければならない。いずれか一方の締約国が六十日の期間内に自国の仲裁委員を指

て同意しない場合には、適用することができない。ただし、第十二条 3 の規定が適用される場合は、この限りでない。

この条の規定に従つて運賃が決定されるまでの間は、すでに適用されている運賃が適用されるものとする。

第十一条

両締約国の航空当局は、この協定の適用に関するすべての事項について緊密な協力を確保するため定期的にしはしは協議しなければならない。

第十二条

1 この協定の解釈又は適用に関して紛争が生じた場合には、両締約国は、まず、直接交渉によつてその紛争を解決するように努め

- 国の指定航空企業が使用していない約定路線の一部について他方の締約国の指定航空企業が適用する運賃の決定については、必要ではない。その運賃は、その一方の締約国の航空当局の認可を受けなければならないが、その航空当局に通知されなければならない。
- 3 指定航空企業が運賃に関し合意に達することができなかつた場合又は1の規定に従つて提出された運賃について両締約国の航空当局の認可がなかつた場合には、これらの航空当局は、合意に達するように努めなければならない。
- 4 前項に定める合意が成立しなかつた場合には、その紛争は、この協定の第十二条に定める手続に付さなければならない。
- 5 新たな運賃は、いずれか一方の締約国の航空当局がそれについて

と附表に掲げる路線上の他の一地点との間について適用すべき運賃の決定は、できる限り指定航空企業間の合意により行われなければならない。協定業務における共通路線についても、使用する地点のいかんを問わず、同様とする。

これらの運賃は、両締約国の航空当局の認可を受けなければならない。

2 指定航空企業は、可能なきはいつでも、国際航空運送協会が定める手続に従つて、運賃を定めるものとする。

前記の方法によることが不可能である場合には、適用すべき運賃は、指定航空企業の間で合意しなければならない。

この合意は、一方の締約国の領域を経由せず、かつ、その締約

国の領域との間の運輸需要量に補足的に應ずることができ。

2 協定業務の路線が經由する国の運輸需要量に應ずるため必要があるときは、前項に定める輸送力のほか追加の輸送力を附随的に供給することができ。

第十条

協定業務について適用される運賃は、すべての評価の要素、特に、運営の経費、合理的な利潤、各業務の特性（たとえば、速力及び設備の程度）及び約定路線において他の航空企業が適用する運賃に十分な考慮を払い、合理的な水準に定めなければならない。

これらの運賃は、次の規定に従つて定めるものとする。

1 一方の締約国の指定航空企業が他方の締約国の領域内の一地点

一方の締約国の指定航空企業が協定業務を運営するに当つては、他方の締約国の指定航空企業が路線の全部又は一部を共用して行う業務に不当な影響を及ぼさないように、その他方の締約国の指定航空企業の利益を考慮しなければならない。

第九条

1 協定業務は、その業務を運営する航空企業を指定した締約国から発し、又はその締約国へ向う国際航空運輸の通常の、かつ、合理的に予測される需要量に適合する輸送力を合理的と認められる利用率で供給することを第一の目的としなければならない。

一方の締約国の指定航空企業は、前段に定める輸送力の全体の範囲内で、協定業務の路線が經由する第三国の領域と他方の締約

その開始から一箇月以内に解決に到達しなかつた場合には、申請国たる締約国は、留保している権能を行使することができる。

もつとも、前記の法令に対する重大な違反が重ねて生ずることを防止する場合には、指定航空企業の業務の運営について直ちに特別の条件を課することができるものとし、また、航空の安全に關する法令に対する重大な違反の場合には、直ちにその運営を停止することができるものとする。

第七条

兩締約国の航空企業は、附表に定める協定業務の運営について公平なかつ均等な機会を有する。

第八条

えることを拒否し、若しくは取り消し、又はこれらの権利の行使に対し必要と認める条件を課する権能を留保する。

2 各締約国は、他方の締約国の指定航空企業が前項において言及した権利を許与する締約国の法令を条約第十一条及び第十三条の規定に従つて守らなかつた場合又はこの協定で定める条件を守らなかつた場合には、その航空企業によるこれらの権利の行使を停止し、又はその行使に対し必要と認める条件を課する権能を留保する。

前記の権能は、両締約国の航空当局の間で協議が行われた後でなければ行使することができない。その協議は、協議の申請が行われた日からおそくとも一箇月以内に開始しなければならない。

関税、検査手数料その他の課徴金を免除されるものとする。

4 前項に掲げる前記の免除を受ける物品は、他方の締約国の税関当局の許可を受けない限り他方の締約国の領域内で積み卸すことはできない。これらの物品は、再輸出されるべきものであるときは、再輸出されるまでの間、当該指定航空企業による処分を保留して、他方の締約国の税関の管理下に置かれるものとする。

第六条

1 各締約国は、他方の締約国が指定した航空企業の実質的な所有及び実効的な支配がその航空企業を指定した締約国又はその締約国の国民に属しているという証拠がないと認められた場合には、その指定航空企業が享有することができる第四条1に定める権利を与

- 2 一方の締約国の指定航空企業による航空機による使用のみを目的として他方の締約国の領域内に持ち込まれ、又はその航空機における使用のため同領域内で機上に積載される燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品は、関税、検査手数料その他の課徴金について、他方の締約国が類似の国際航空業務に従事する自国の航空機又は最恵国の航空機について許与する待遇より不利でない待遇を他方の締約国から与えられるものとする。
- 3 一方の締約国の指定航空企業の上べての航空機並びにこれらの航空機内の燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品は、他方の締約国の領域上における飛行中にこれらの物品が消費され、又は使用される場合においても、同領域内において、

2 前項の規定は、一方の締約国の航空企業に対し、他方の締約国の領域内の別の地点に向けて有償で運送される旅客、貨物又は郵便物を同領域内において積み込む権利を与えるものと解してはならない。

第五条

差別的措置を避け、かつ、待遇の平等を尊重するため、

1 各締約国が他方の締約国の指定航空企業の航空機による空港その他の施設の使用について課し、又は課することを許す租税その他の課徴金は、類似の国際航空業務に従事する自国の航空機が当該空港その他の施設を使用するため支払うものより高額のものであつてはならない。

れる法令で定める要件を満たす者である旨を立証することを、その航空企業に要求することができる。

第四条

1 各締約国の指定航空企業は、この協定の規定に従うことを条件として、約定路線における協定業務の運営に関し、次の権利を享有するものとする。

- (a) 他方の締約国の領域を無着陸で横断飛行する権利
- (b) 非商業的目的で他方の締約国の領域に着陸する権利
- (c) 国際運輸における旅客、貨物及び郵便物の積卸及び積込のため、他方の締約国の領域内において当該約定路線に掲げられた地点に着陸する権利

- 1
いずれの約定路線における協定業務も、前条の規定に基いて権利を許与された締約国の選択により、即時又は後日開始することができる。ただし、次のことが行われた後でなければならぬ。
 - (a) 権利を許与された締約国がその約定路線について一又は二以上の航空企業を指定すること。
 - (b) 権利を許与する締約国が一又は二以上の当該航空企業に対し運営許可を与えること。同締約国は、次項及び第六条1の規定に従うことを条件として、遅滞なくこの許可を与えなければならぬ。
- 2
一方の締約国の航空当局は、他方の締約国の各指定航空企業が同航空当局により国際航空業務の運営に通常かつ合理的に適用さ

(d) 「附表」とは、この協定の附表又は第十三条の規定に従つて改正される同附表をいう。

2 附表は、この協定の不可分の一部をなすものとし、「協定」というときは、別段の定がある場合を除くほか、附表を含むものとする。

第二条

各締約国は、他方の締約国に対し、その指定航空企業が附表に定める路線（以下「約定路線」という。）における国際航空業務（以下「協定業務」という。）を開設することができるようにするため、この協定で定める権利を許与する。

第三条

れた国際民間航空条約（同条約の規定に従つて採択された改正を含む。）をいう。

(b) 「航空当局」とは、フランスにあつては民間商業航空事務総局及び同事務総局が現在遂行している任務又はこれに類似する任務を遂行する権限を有する人又は機関をいい、日本国にあつては運輸省及び同省が現在遂行している任務又はこれに類似する任務を遂行する権限を有する人又は機関をいう。

(c) 「指定航空企業」とは、第三条の規定に従い、一方の締約国が他方の締約国に対し通告書によりその通告書に定める路線における航空業務の運営について指定し、かつ、他方の締約国が適当な運営許可を与えた航空企業をいう。

No. 3614. JAPANESE TEXT — TEXTE JAPONAIS

航空業務に関するフランスと日本国との間の協定

フランス共和国政府及び日本国政府は、

千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名された国際民間航空条約の当事国であるので、また、

それぞれの領域の間の及びその領域をこえての航空業務を開設するため協定を締結することを希望するので、

よつて、このためそれぞれの代表者を任命した。これらの代表者は、次のとおり協定した。

第一条

1 この協定の解釈上、別段の定がある場合を除くほか、

(a) 「条約」とは、千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名さ

N° 3614. ACCORD¹ ENTRE LA FRANCE ET LE JAPON
RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À PARIS,
LE 17 JANVIER 1956

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement du Japon,
Ayant adhéré à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale
signée à Chicago le 7 Décembre 1944² et

Désirant conclure un Accord ayant pour objet l'établissement de services
aériens entre leurs territoires respectifs et au delà de ces territoires,

Ont, en conséquence, désigné à cette fin leurs représentants respectifs qui
sont convenus de ce qui suit :

Article I

1. Pour l'interprétation du présent Accord et sauf dispositions contraires de
celui-ci :

a) l'expression « la Convention » désigne la Convention relative à l'Aviation
Civile Internationale signée à Chicago le 7 Décembre 1944 et tout amendement
adopté conformément aux dispositions de la Convention ;

b) l'expression « Autorités Aéronautiques » signifie, dans le cas de la France,
le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale et toute personne ou
organisme autorisés à remplir les fonctions présentement exercées par ledit Secrétariat
Général, ou des fonctions similaires, et dans le cas du Japon, le Ministère des
Transports et toute personne ou organisme autorisés à remplir les fonctions présentement
exercées par ledit Ministère, ou des fonctions similaires ;

c) l'expression « entreprise aérienne désignée » signifie une entreprise aérienne
que l'une des Parties Contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre
Partie Contractante pour l'exploitation de services aériens sur les routes spécifiées
dans cette notification et qui aura reçu, de la part de cette autre Partie Contractante,
l'autorisation d'exploitation appropriée, conformément aux dispositions de
l'Article III du présent Accord ;

d) l'expression « Annexe » signifie l'Annexe³ au présent Accord ou telle qu'elle
pourrait être amendée conformément aux dispositions de l'Article XIII du présent
Accord.

¹ Entré en vigueur le 24 mai 1956, date de l'échange des instruments de ratification à Tokyo
conformément à l'article XVII.

² Voir note 2, p. 26 de ce volume.

³ Voir p. 314 de ce volume.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3614. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN
FRANCE AND JAPAN. SIGNED AT PARIS, ON
17 JANUARY 1956

The Government of the French Republic and the Government of Japan,
Being parties to the Convention on International Civil Aviation signed at
Chicago on 7 December 1944,² and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services
between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed their respective representatives for this purpose,
who have agreed as follows :

Article I

1. For the purpose of this Agreement, unless the text otherwise provides :

(a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil
Aviation signed at Chicago on 7 December 1944 and any amendment adopted in
accordance with the terms of that Convention ;

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of France, the
Secretariat-General of Civil and Commercial Aviation, and any person or body
authorized to perform the functions at present exercised by the said Secretariat-
General or similar functions, and in the case of Japan, the Ministry of Transporta-
tion and any person or body authorized to perform the functions at present exer-
cised by the said Ministry 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
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 article III of this Agreement ;

(d) The term “annex” means the annex³ to this Agreement or as amended in
accordance with article XIII of this Agreement.

¹ Came into force on 24 May 1956, the date of the exchange of the instruments of ratification
at Tokyo, in accordance with article XVII.

² See footnote 1, p. 13 of this volume.

³ See p. 315 of this volume.

2. L'Annexe constitue une partie intégrante du présent Accord et toute référence à l'« Accord » devra comprendre, sauf dispositions contraires, une référence à l'Annexe.

Article II

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de permettre à ses entreprises aériennes désignées d'établir des services aériens internationaux sur les routes figurant à l'Annexe (ci-après respectivement dénommés « services agréés » et « routes convenues »).

Article III

1. Sur toute route convenue, les services agréés pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés aux termes de l'Article II du présent Accord mais pas avant que :

a) la Partie Contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné une ou des entreprises pour l'exploitation de cette route et que

b) la Partie Contractante qui accorde les droits ait délivré à la ou aux entreprises intéressées l'autorisation d'exploiter, ce qu'elle devra faire sans retard sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent Article et du paragraphe 1 de l'Article VI.

2. Chacune des entreprises aériennes désignées de l'une des Parties Contractantes pourra être appelée à fournir aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante la preuve qu'elle est qualifiée pour satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par ces Autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux.

Article IV

1. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises aériennes désignées de chacune des Parties Contractantes bénéficieront, pour l'exploitation d'un service agréé sur une route convenue, des droits suivants :

a) de survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante,

b) de faire escale sur ledit territoire à des fins non commerciales et

c) d'y faire escale aux points spécifiés sur cette route pour débarquer et embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2. Rien, dans le paragraphe 1 du présent Article, ne pourra être interprété comme conférant aux entreprises d'une Partie Contractante le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier transportés moyennant rémunération et destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

2. The annex forms an integral part of this Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the annex except where otherwise provided.

Article II

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish international air services on the routes specified in the annex (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

Article III

1. On any specified route the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under article II of this 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 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 VI, be bound to grant without delay.

2. Each of the designated airlines of one Contracting Party 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.

Article IV

1. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, for the purpose of 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 therein at the points specified for that route 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 and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article V

Afin d'éviter toute mesure discriminatoire ainsi que pour respecter l'égalité de traitement :

1. Les taxes ou autres droits fiscaux que chacune des Parties Contractantes imposera ou permettra d'imposer pour l'utilisation des aéroports et autres « facilités » par les aéronefs des entreprises aériennes désignées de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevés que ceux qui seraient payés pour l'utilisation desdits aéroports et « facilités » par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires ;

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs des entreprises aériennes désignées de l'une des Parties Contractantes et introduits sur le territoire de l'autre Partie Contractante, ou pris sur ce territoire à bord de ces aéronefs pour y être utilisés, bénéficieront, de la part de cette dernière Partie Contractante, en ce qui concerne l'imposition des droits de douane, frais d'inspection ou autres taxes et droits, d'un traitement aussi favorable que celui qu'elle applique à ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires ou à ceux de la nation la plus favorisée ;

3. Tout aéronef d'une entreprise aérienne désignée de l'une des Parties Contractantes ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord dudit aéronef bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, de l'exemption des droits de douane, frais d'inspection ou autres taxes et droits, même au cas où ces approvisionnements seraient consommés ou employés au cours de vols au-dessus dudit territoire ;

4. Les approvisionnements énumérés au paragraphe 3 du présent Article et bénéficiant de l'exemption ci-dessus définie ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette autre Partie Contractante ; ces approvisionnements, s'ils doivent être réexportés, seront, jusqu'à leur réexportation, soumis au contrôle douanier de l'autre Partie Contractante tout en restant à la disposition de l'entreprise aérienne désignée.

Article VI

1. Chaque Partie Contractante se réserve la faculté de refuser ou de révoquer les droits spécifiés au paragraphe 1 de l'Article IV du présent Accord dont pourrait bénéficier une entreprise aérienne désignée par l'autre Partie Contractante ou imposer, à l'exercice de ces droits, telles conditions qui lui paraîtraient nécessaires, dans tous les cas où elle estimerait ne pas avoir la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie Contractante désignant l'entreprise ou entre les mains de nationaux de cette Partie Contractante.

Article V

In order to prevent discriminatory practices and to respect the principle of equality of treatment :

1. The taxes or other fiscal charges that either of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed upon the aircraft of the designated 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, spare parts, regular equipment and aircraft stores intended solely for use by aircraft of the designated airlines of one Contracting Party and introduced into or taken on board aircraft in the territory of the other Contracting Party for use in that territory shall be accorded by the latter Contracting Party, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other charges or duties, treatment as favourable as that granted to its national aircraft engaged in similar international services or to the aircraft of the most-favoured nation ;

3. Aircraft of a designated airline of one Contracting Party, and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores, retained on board the said aircraft shall be exempt, in the territory of the other Contracting Party, from customs duties, inspection fees or other charges or duties, even though such supplies be consumed or used on flights over that territory ;

4. The supplies listed in paragraph 3 of this article and enjoying the exemption defined therein may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party save with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party ; where such supplies are to be re-exported, they shall be kept, until re-exportation, under the customs supervision of the other Contracting Party but shall remain at the disposal of the designated airline.

Article VI

1. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in article IV, paragraph 1, of the present Agreement which may be enjoyed by a designated airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise 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. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise aérienne désignée de l'autre Partie Contractante, des droits visés au paragraphe 1 du présent Article ou d'imposer à l'exercice de ces droits telles conditions qui lui paraîtraient nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conformerait pas, en vertu des Articles 11 et 13 de la Convention, aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a octroyé ces droits ou aux conditions prescrites dans le présent Accord.

Ce droit ne sera exercé qu'à la suite de consultations entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes. Ces consultations devront commencer au plus tard dans le délai d'un mois à compter de la date de la demande de consultations. Si ces dernières n'ont pas abouti à une solution dans un nouveau délai d'un mois, la partie plaignante pourra alors user de la faculté qu'elle s'est réservée.

Toutefois, lorsqu'il s'agira d'éviter le retour d'infractions graves aux lois et règlements en question, des conditions particulières pourront être immédiatement imposées à l'exploitation des services de l'entreprise aérienne désignée ; la suspension de cette exploitation pourra être immédiate lorsqu'il s'agira d'infractions graves aux lois et règlements intéressant la sécurité aérienne.

Article VII

Les entreprises aériennes des deux Parties Contractantes devront bénéficier de possibilités égales et justes pour l'exploitation des services agréés tels qu'ils sont prévus à l'Annexe.

Article VIII

Pour l'exploitation des services agréés par les entreprises aériennes désignées d'une Partie Contractante, les intérêts des entreprises aériennes désignées de l'autre Partie Contractante seront pris en considération, de façon à ce que les services de ces dernières entreprises sur tout ou partie des routes exploitées en commun ne soient pas indûment affectés.

Article IX

1. Les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles de trafic aérien international en provenance ou à destination de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise aérienne exploitant ces services.

A titre complémentaire, les entreprises aériennes désignées de l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire, dans la limite de la capacité globale prévue à l'alinéa précédent, aux besoins de trafic entre les territoires de pays tiers touchés par les services agréés et le territoire de l'autre Partie Contractante.

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 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those privileges, in any case where such airline fails to comply, in pursuance of articles 11 and 13 of the Convention, with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges or with the conditions prescribed in the present Agreement.

This right shall be exercised only after consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such consultation shall begin no later than one month from the date of the request for consultation. If the consultation fails to produce an agreement within a further period of one month, the complaining Party shall then be entitled to exercise the right it has reserved.

Nevertheless, when it is a matter of preventing the recurrence of serious infringements of the laws and regulations in question, special conditions may be imposed forthwith on the operation of the services of the designated airline ; the suspension of that operation may be given immediate effect in the case of serious infringements of the laws and regulations relating to air security.

Article VII

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of the two Contracting Parties to operate the agreed services as specified in the annex.

Article VIII

In the operation of the agreed services by the designated airlines of either Contracting Party, 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 provide on all or part of the routes operated jointly.

Article IX

1. The agreed services shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to satisfy the normal and reasonably foreseeable requirements of international air traffic originating in or destined for the Contracting Party which has designated the airline operating the said services.

In addition, the airlines designated by either of the Contracting Parties may, subject to the limits of the total capacity provided for in the preceding paragraph, satisfy traffic requirements between the territories of other countries at which stops are made by the agreed services and the territory of the other Contracting Party.

2. Une capacité additionnelle pourra, accessoirement, être mise en œuvre en sus de celle qui est mentionnée au paragraphe 1 du présent Article, chaque fois que le justifieront les besoins de trafic des pays touchés par lesdits services.

Article X

Les tarifs appliqués sur les services agréés seront établis à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation et en particulier des frais d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques présentées par chaque service (telles que les conditions de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises aériennes sur la route convenue.

Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes :

1. La fixation des tarifs à appliquer par les entreprises aériennes désignées de l'une des Parties Contractantes entre un point situé sur le territoire de l'autre Partie Contractante et un des autres points mentionnés sur les routes figurant à l'Annexe, sera faite, dans la mesure du possible, par entente entre les entreprises aériennes désignées. Il en sera de même pour les parcours communs sur les services agréés quels que soient les points desservis.

Ces tarifs devront être soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Chaque fois qu'il sera possible, les entreprises aériennes désignées fixeront les tarifs conformément à la procédure établie par l'Association du Transport Aérien International.

En cas d'impossibilité, les tarifs à appliquer devront faire l'objet d'une entente entre les entreprises aériennes désignées.

Cette entente ne sera pas requise pour la fixation des tarifs appliqués par une entreprise aérienne désignée d'une Partie Contractante sur un tronçon d'une route convenue, ne touchant pas le territoire de l'autre Partie Contractante et non desservi par une entreprise aérienne désignée de cette autre Partie Contractante. Les tarifs en question n'auront pas à être soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques de cette autre Partie Contractante, mais ils devront cependant être communiqués à ces Autorités Aéronautiques.

3. Si les entreprises aériennes désignées ne parviennent pas à une entente sur les tarifs ou si les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes n'approuvent pas les tarifs qui leur sont soumis conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent Article, ces Autorités s'efforceront de parvenir à une entente.

4. Si l'entente prévue au paragraphe 3 du présent Article ne peut être réalisée, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'Article XII du présent Accord.

5. Aucun nouveau tarif ne pourra être mis en application si les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne sont pas d'accord à son sujet, sauf application des dispositions du paragraphe 3 de l'Article XII du présent Accord.

2. Supplementary capacity may also be provided in addition to that referred to in paragraph 1 of this article whenever it is warranted by the traffic requirements of the countries in which stops are made by the said services.

Article X

The rates on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all factors, particularly cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the rates charged by other airlines for the specified route.

These rates shall be fixed in accordance with the following provisions :

1. The rates to be charged by the designated airlines of one Contracting Party between a point in the territory of the other Contracting Party and one of the other points specified on the routes listed in the annex shall, so far as possible, be fixed by agreement between the designated airlines. The same procedure shall be applied for common sections of routes on the agreed services, regardless of the points served.

These rates shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. Whenever possible, the designated airlines shall fix the rates in accordance with the procedure established by the International Air Transport Association.

When this is not possible, the rates shall be agreed between the designated airlines.

This agreement shall not be required for the establishment of the rates charged by a designated airline of one Contracting Party for a branch of an agreed route which does not pass through the territory of the other Contracting Party and which is not served by a designated airline of that other Contracting Party. The rates in question shall not be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party, but they shall, however, be communicated to those aeronautical authorities.

3. If the designated airlines cannot agree on the rates, or if the aeronautical authorities of the two Contracting Parties do not approve the rates submitted to them in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, those authorities shall endeavour to reach agreement.

4. If the agreement under paragraph 3 of this article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the procedure provided for in article XII of this Agreement.

5. No new rate shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are not in agreement on it, except under the provisions of article XII, paragraph 3, of this Agreement.

En attendant la fixation des tarifs, conformément aux dispositions du présent Article, les tarifs déjà en application seront maintenus.

Article XI

Des consultations régulières et fréquentes auront lieu entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes en vue d'assurer une étroite collaboration sur toutes questions relatives à l'application du présent Accord.

Article XII

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront, en premier lieu, de régler ce différend 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 ou de l'autre, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant désigné par chaque Partie Contractante et le troisième étant désigné par les deux premiers arbitres ainsi choisis, à condition que ce troisième arbitre n'ait pas la nationalité de l'une ou de l'autre des Parties Contractantes. Chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception d'une note diplomatique adressée par la Partie Contractante qui demande l'arbitrage. Le troisième arbitre devra être désigné dans un nouveau délai de soixante jours.

Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes n'a pas désigné son propre arbitre dans un délai de soixante jours ou si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai indiqué, l'une ou l'autre des Parties Contractantes pourra saisir le Président de la Cour Internationale de Justice qui désignera un ou des arbitres.

3. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en application des dispositions du paragraphe 2 du présent Article.

Article XIII

Chaque Partie Contractante peut à tout moment demander une consultation avec l'autre Partie Contractante dans le but d'amender le présent Accord, une telle consultation devant avoir lieu dans un délai maximum de soixante jours à partir de la date de la demande. Si l'amendement porte uniquement sur l'Annexe, la consultation aura lieu entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes. Lorsque ces Autorités se seront mises d'accord sur une annexe nouvelle ou révisée, leurs recommandations en cette matière prendront effet après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

Pending determination of the rates in accordance with the provisions of this article, the rates already in force shall be maintained.

Article XI

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the application of this Agreement.

Article XII

1. If any dispute arises 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, 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 of a diplomatic note from the Contracting Party requesting arbitration. 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 a period of sixty days or if the third arbitrator has not been designated 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 XIII

Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement, such consultation to take place within a maximum period of sixty days from the date of request. If the amendment relates only to the annex, the consultation shall be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised annex, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article XIV

Au cas où les deux Parties Contractantes auraient adhéré à une convention multilatérale relative au transport aérien, le présent Accord serait amendé en conformité avec les dispositions de cette convention.

Article XV

Chaque Partie Contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Une copie de cette notification sera simultanément adressée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale créée par la Convention. Le présent Accord prendra fin une année après la date de réception par l'autre Partie Contractante de la notification, à moins que, par entente entre les Parties Contractantes, cette notification ne soit annulée avant expiration de cette période. Si l'autre Partie Contractante n'en accuse pas réception, la notification sera considérée comme ayant été reçue quatorze jours après la date de réception de sa copie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XVI

Le présent Accord ainsi que les notes diplomatiques échangées conformément à l'Article XIII seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XVII

Le présent Accord sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à Tokio aussitôt que possible. Il entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

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

FAIT en double exemplaire dans les langues française et japonaise, les deux textes faisant également foi, à Paris le 17 Janvier 1956.

Pour la France :

R. MASSIGLI

Pour le Japon :

K. NISHIMURA

Article XIV

If both Contracting Parties accede to a multilateral convention concerning air transport, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article XV

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate this Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization established by the Convention. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry 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 XVI

This Agreement and the diplomatic notes exchanged in accordance with article XIII shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XVII

This Agreement shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged at Tokyo as soon as possible. It shall enter into force on the date of the exchange of the instruments of ratification.

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

DONE in duplicate at Paris, on 17 January 1956, in the French and Japanese languages, both texts being equally authentic.

For France :

R. MASSIGLI

For Japan :

K. NISHIMURA

ANNEXE

ROUTES QUI POURRONT ÊTRE EXPLOITÉES PAR DES ENTREPRISES AÉRIENNES FRANÇAISES

(Un ou plusieurs des points des routes ci-après définies pourront ne pas être desservis au gré des entreprises aériennes désignées.)

1. Points en France, en Algérie et/ou en Tunisie—Points en Allemagne, en Suisse, en Italie, en Grèce, en Turquie¹—Le Caire ou un point en Proche-Orient—Points au Moyen-Orient—Côte Française des Somalis—Points au Pakistan et dans l'Inde—Colombo—Rangoon—Bangkok—Saïgon—Hanoï ou Haïphong—Hong-Kong ou Manille—Points en Chine Continentale² et/ou à Formose—Okinawa—Tokio.

2. Points en territoire français—Un point en Islande—Un point au Groenland—Un point au Canada—Un point en Alaska—Un point aux Iles Aléoutiennes—Tokio.

ROUTES QUI POURRONT ÊTRE EXPLOITÉES PAR DES ENTREPRISES AÉRIENNES JAPONAISES

(Un ou plusieurs des points des routes ci-après définies pourront ne pas être desservis au gré des entreprises aériennes désignées.)

1. Tokio—Osaka—Fukuoka—Okinawa—Points en Chine Continentale² et/ou à Formose—Hong-Kong ou Manille—Saïgon, Hanoï ou Haïphong—Bangkok—Rangoon—Colombo—Points dans l'Inde et au Pakistan—Points au Moyen-Orient—Un point en Proche-Orient ou Le Caire—Athènes, Rome, Genève, Zurich, Francfort-sur-le-Main¹—Paris—Londres—Prestwick.

2. Points au Japon—Un point aux Iles Aléoutiennes—Un point en Alaska—Un point au Canada—Un point au Groenland—Un point en Islande—Un point en Scandinavie³—Paris.

¹ Seulement deux de ces points pourront être desservis au choix.

² Ces points feront l'objet d'une entente ultérieure.

³ La Scandinavie comprend le Danemark, la Norvège et la Suède.

ANNEX

ROUTES WHICH MAY BE OPERATED BY FRENCH AIRLINES

(Any one or more of the points on the routes listed below may be omitted at the option of the designated airlines.)

1. Points in France, Algeria and/or Tunisia—points in Germany, Switzerland, Italy, Greece, Turkey¹—Cairo or a point in the Near East—points in the Middle East—French Somaliland—points in Pakistan and India—Colombo—Rangoon—Bangkok—Saigon—Hanoi or Haiphong—Hong Kong or Manila—points on the mainland of China² and/or on Formosa—Okinawa—Tokyo.

2. Points in French territory—a point in Iceland—a point in Greenland—a point in Canada—a point in Alaska—a point in the Aleutians—Tokyo.

ROUTES WHICH MAY BE OPERATED BY JAPANESE AIRLINES

(Any one or more of the points on the routes listed below may be omitted at the option of the designated airlines.)

1. Tokyo—Osaka—Fukuoka—Okinawa—points on the mainland of China³ and/or on Formosa—Hong Kong or Manila—Saigon, Hanoi or Haiphong—Bangkok—Rangoon—Colombo—points in India and Pakistan—points in the Middle East—a point in the Near East or Cairo—Athens, Rome, Geneva, Zurich, Frankfurt-on-Main¹—Paris—London—Prestwick.

2. Points in Japan—a point in the Aleutians—a point in Alaska—a point in Canada—a point in Greenland—a point in Iceland—a point in Scandinavia³—Paris.

¹ Any two but only two of these points may be served.

² These points will be agreed upon later.

³ Scandinavia includes Denmark, Norway and Sweden.

No. 3615

**UNION OF SOUTH AFRICA
and
FEDERATION OF RHODESIA
AND NYASALAND**

Exchange of notes constituting an agreement relating to the operation of an air service between Vilanculos, in Portuguese East Africa, and Johannesburg. Cape Town, 12 April and 30 May 1956

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**UNION SUD-AFRICAINE
et
FÉDÉRATION DE LA RHODÉSIE
ET DU NYASSALAND**

Échange de notes constituant un accord relatif à l'exploitation d'un service aérien entre Vilanculos, en Afrique-Orientale portugaise, et Johannesburg. Le Cap, 12 avril et 30 mai 1956

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

No. 3615. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOUTH AFRICA AND THE GOVERNMENT OF THE FEDERATION OF RHODESIA AND NYASALAND RELATING TO THE OPERATION OF AN AIR SERVICE BETWEEN VILANCULOS, IN PORTUGUESE EAST AFRICA, AND JOHANNESBURG. CAPE TOWN, 12 APRIL AND 30 MAY 1956

I

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR THE FEDERATION OF RHODESIA AND
NYASALAND

CAPE TOWN

12th April 1956

Sir,

I have the honour to refer to the negotiations which have taken place between our two Governments concerning a proposed air service to be operated by Fishair (Pvt.) Ltd., of Salisbury, between Vilanculos, in Portuguese East Africa, and Johannesburg, and to suggest for your Government's consideration that this air service should now be authorised, subject to the following conditions :

(a) *Route* : Johannesburg–Pietersburg–Vilanculos, and vice versa.

(b) *Frequency* : A once weekly return service.

(c) *Capacity* : The Company shall not, at Johannesburg, pick up or set down more than 28 passengers on any one flight, and there shall be no carry over of unused passenger capacity from one flight to any other flight.

(d) *Traffic Rights* : The Company shall have traffic rights in the Union of South Africa at Johannesburg only, and shall not, at Johannesburg, pick up or set down traffic other than which is destined for or comes from Vilanculos.

(e) *Statistics* : The Company shall render such statistics in respect of its service as may be required by the Union authorities.

2. It is agreed between the two Governments that the Union authorities shall have the right at any time to suspend the company's air service if it fails to comply

¹ Came into force on 30 May 1956 by the exchange of the said notes.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 3615. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'UNION SUD-AFRICAINE ET LE GOUVERNEMENT DE LA FÉDÉRATION DE RHODÉSIE ET DU NYASSALAND RELATIF À L'EXPLOITATION D'UN SERVICE AÉRIEN ENTRE VILANCULOS, EN AFRIQUE-ORIENTALE PORTUGAISE, ET JOHANNESBURG. LE CAP, 12 AVRIL ET 30 MAI 1956

I

HAUT-COMMISSARIAT DE LA FÉDÉRATION DE LA RHODÉSIE ET DU NYASSALAND

LE CAP

Le 12 avril 1956

Monsieur le Secrétaire d'État,

Me référant aux négociations qui ont eu lieu entre nos deux Gouvernements concernant un projet de service aérien qui serait exploité par la Compagnie Fishair (Pvt.) Ltd., Salisbury, entre Vilanculos, en Afrique-Orientale portugaise, et Johannesburg, j'ai l'honneur de proposer à votre Gouvernement que l'exploitation de ce service aérien soit autorisée dans les conditions ci-après :

- a) *Route* : Johannesburg–Pietersburg–Vilanculos ; dans les deux sens.
- b) *Fréquence* : Un vol aller et retour par semaine.
- c) *Capacité* : A Johannesburg, la Compagnie n'aura pas le droit de charger ou de décharger plus de 28 passagers par vol, et elle ne pourra pas reporter sur un autre vol toute capacité en passagers qui n'aurait pas été utilisée pour un vol donné.
- d) *Droits commerciaux* : Dans l'Union Sud-Africaine, la Compagnie ne pourra exercer de droits commerciaux qu'à Johannesburg, et elle ne pourra y charger ou décharger des passagers, des marchandises ou du courrier qu'à destination ou en provenance de Vilanculos.
- e) *Statistiques* : La Compagnie devra fournir relativement à son service toutes les statistiques dont les autorités de l'Union pourront avoir besoin.

2. Il est convenu entre les deux Gouvernements que les autorités de l'Union auront à tout moment la faculté de suspendre le service aérien de la Compagnie si

¹ Entré en vigueur le 30 mai 1956 par l'échange desdites notes.

with any law or regulation of the Union of South Africa, or if it fails to comply with the conditions set out above.

3. It is proposed that this letter, together with your reply, should be regarded as constituting an agreement between our two Governments, and that this agreement should remain in force indefinitely subject, however, to the condition that it may be terminated by either party to the agreement giving six months' notice in writing to the other party.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient Servant,

(Signed) A. D. CHATAWAY

High Commissioner

D. Spies Esq.
Acting Secretary for External Affairs
Cape Town

II

23/3.

Cape Town, 30th May, 1956

Sir,

I have the honour to acknowledge your note No. P. 28/1 of the 12th April, 1956, addressed to the Acting Secretary for External Affairs, 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.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient Servant,

For the Minister of External Affairs :

(Signed) D. SPIES

Acting Secretary for External Affairs

A. D. Chataway Esq., O.B.E.
High Commissioner for the Federation
of Rhodesia and Nyasaland
Cape Town

celle-ci ne se conforme pas à une loi ou à un règlement de l'Union Sud-Africaine ou aux conditions énoncées ci-dessus.

3. Il est proposé que la présente lettre et votre réponse soient considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements et que ledit accord demeure en vigueur indéfiniment, chacune des Parties pouvant néanmoins y mettre fin moyennant un préavis de six mois adressé par écrit à l'autre Partie.

Veillez agréer, etc.

(Signé) A. D. CHATAWAY
Haut-Commissaire

Monsieur D. Spies
Secrétaire aux affaires extérieures par intérim
Le Cap

II

23/3.

Le Cap, le 30 mai 1956

Monsieur le Haut-Commissaire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° P. 28/1 du 12 avril 1956, adressée au Secrétaire aux affaires extérieures par intérim et rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de déclarer que le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine approuve les dispositions ci-dessus et considère votre note et la présente réponse confirmative comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

Pour le Ministre des affaires extérieures :

(Signé) D. SPIES

Secrétaire aux affaires extérieures par intérim

Monsieur A. D. Chataway, O.B.E.
Haut-Commissaire de la Fédération
de la Rhodésie et du Nyassaland
Le Cap

No. 3616

**UNION OF SOUTH AFRICA
and
ITALY**

Agreement in regard to air services (with exchange of notes). Signed at Cape Town, on 21 May 1956

Official texts of the Agreement: English and Italian.

Official text of the exchange of notes: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**UNION SUD-AFRICAINE
et
ITALIE**

Accord relatif aux services aériens (avec échange de notes). Signé au Cap, le 21 mai 1956

Textes officiels de l'Accord: anglais et italien.

Texte officiel de l'échange de notes: anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

[ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN]

No. 3616. ACCORDO FRA IL GOVERNO D'ITALIA E IL GOVERNO DELL'UNIONE DEL SUD AFRICA RELATIVO A SERVIZI AEREI

Articolo 1

ai fini del presente accordo :

- (a) il termine « territorio » nei riguardi d'una parte contraente significa il territorio e le acque territoriali ad esso adiacenti posti sotto la sovranità, *suzerainty*, protettorato, mandato, amministrazione o amministrazione fiduciaria di detta parte ;
- (b) il termine « servizio aereo » significa ogni servizio aereo regolare esercito con aeromobili adibiti al pubblico trasporto di passeggeri, posta o merci ;
- (c) il termine « scalo per scopi non di traffico » significa l'atterraggio per ogni scopo diverso dal caricamento o scaricamento di passeggeri, posta o merci.

Articolo 2

(1) Il Governo dell'Unione del Sud Africa concede alla Compagnia designata dal Governo Italiano il diritto di esercire il servizio aereo sulla rotta indicata nel paragrafo (1) dell'articolo 4 ;

(2) la parte preponderante della proprietà e l'effettivo controllo della Compagnia designata dal Governo italiano debbono appartenere permanentemente a cittadini italiani.

Articolo 3

(1) Il Governo d'Italia concede alla Compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa il diritto d'esercire il servizio aereo sulla rotta indicata nel paragrafo (1) dell'articolo 5 ;

(2) la parte preponderante della proprietà e l'effettivo controllo della Compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa debbono appartenere permanentemente a cittadini dell'Unione del Sud Africa.

Articolo 4

(1) Il servizio aereo della Compagnia designata dal Governo d'Italia sarà esercito sulla seguente rotta in ambedue le direzioni :

Roma-Atene-Cairo-Khartum-Nairobi-Johannesburg ;

(2) uno o più scali sulla rotta indicata nel paragrafo (1) possono essere omessi in uno o tutti i voli, a discrezione della compagnia designata dal Governo d'Italia.

Articolo 5

(1) Il servizio aereo della compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa sarà esercito sulla seguente rotta in ambedue le direzioni :

Johannesburg–Lusaka o Livingstone o–Salisbury–Nairobi–Khartum–Cairo–Atene–Roma–Parigi o Francoforte–Londra ;

(2) uno o più scali sulla rotta indicata nel paragrafo (1) possono essere omessi in uno o tutti i voli, a discrezione della Compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa.

Articolo 6

Scali sulla rotta indicata nel paragrafo (1) dell'articolo 4 nei quali, subordinatamente al consenso di ogni terzo Stato che vi può essere interessato, traffico da e per il territorio dell'Unione del Sud Africa :

- (a) Può essere caricato e scaricato dalla compagnia designata dal Governo d'Italia cioè a dire, scali concessi per scopi di traffico ; e
- (b) non può essere caricato e scaricato dalla compagnia designata dal Governo d'Italia cioè a dire, scali per scopi non di traffico :

<i>Stato</i>	<i>Scali di Traffico</i>	<i>Scali per scopi non di traffico</i>
Italia	Roma	
Grecia	Atene	
Egitto	Cairo	
Sudan	Khartum	
Kenia	Nairobi	
Unione del Sud Africa	Johannesburg	

Articolo 7

Scali sulla rotta indicata nel paragrafo (1) dell'articolo 5 nei quali, subordinatamente al consenso di ogni terzo Stato che vi può essere interessato, traffico da e per il territorio italiano :

- (a) Può essere caricato e scaricato dalla compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa, cioè a dire, scali concessi per scopi di traffico ; e
- (b) non può essere caricato e scaricato dalla compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa, cioè a dire, scali per scopi non di traffico :

<i>Stato</i>	<i>Scali di traffico</i>	<i>Scali per scopi non di traffico</i>
Unione del Sud Africa	Johannesburg	
Federazione della Rhodesia e Nyassaland	Lusaka o Livingstone o Salisbury	
Kenia	Nairobi	
Sudan	Khartum	
Egitto	Cairo	
Grecia	Atene	
Italia	Roma	
Francia		Parigi
Germania Ovest		Francoforte
Regno Unito di Gran Bretagna		Londra

Articolo 8

(1) Le frequenze dei servizi aerei eserciti dalla compagnia designata dal Governo d'Italia non saranno più di due per settimana ;

(2) Le frequenze dei servizi aerei eserciti dalla compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa non saranno più di quattro per settimana.

Articolo 9

(1) Nonostante le disposizioni dell'articolo 6, la compagnia designata dal Governo d'Italia non potrà caricare o scaricare a Johannesburg più di ottanta passeggeri per settimana ;

(2) nonostante le disposizioni dell'articolo 7, la compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa non potrà caricare o scaricare a Roma più di quaranta passeggeri per settimana ;

(3) non vi potrà essere trasferimento della capacità non utilizzata di cui ai paragrafi (1) e (2) da una settimana all'altra.

Articolo 10

(1) La compagnia designata dal Governo d'Italia non pubblicherà e non farà pubblicare avvisi atti a incoraggiare o promuovere nei suoi servizi traffico dalla Gran Bretagna al territorio dell'Unione del Sud Africa o viceversa.

(2) La compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa non pubblicherà e non farà pubblicare avvisi atti a incoraggiare o promuovere nei suoi servizi traffico dalla Gran Bretagna al territorio italiano o viceversa.

Articolo 11

Le tariffe che saranno applicate dalle compagnie designate dalle parti contraenti questo accordo e le condizioni di trasporto applicabili al trasporto eseguito

da ognuna di tali compagnie saranno quelle concordate dalla Associazione del Trasporto Aereo Internazionale e approvate dai Governi d'Italia e dell'Unione del Sud Africa.

Articolo 12

(1) La compagnia designata dal Governo d'Italia dovrà, appena possibile, alla fine di ogni quadrimestre, comunicare le statistiche del traffico mensile al Segretario per i Trasporti dell'Unione del Sud Africa, nella formula e nei modi da esso richiesti ;

(2) La compagnia designata dal Governo dell'Unione del Sud Africa dovrà, appena possibile, alla fine di ogni quadrimestre, comunicare le statistiche del traffico mensile al Ministero italiano delle Difesa-Aeronautica (Direzione Generale dell'Aviazione Civile) nella forma e nei modi da esso richiesti ;

(3) discussioni fra le parti contraenti questo accordo allo scopo di rivedere la situazione alla luce delle statistiche sul traffico dovranno aver luogo a intervalli regolari.

Articolo 13

Ognuna delle parti contraenti ha il diritto di sospendere il servizio aereo esercito ai termini del presente accordo dalla compagnia designata dall'altra parte contraente, se tale compagnia non osserva le leggi e i regolamenti della prima parte contraente o non osserva qualche disposizione o condizione del presente accordo. A meno che l'immediata sospensione sia essenziale per prevenire ulteriore violazione di leggi o regolamenti o delle disposizioni o condizioni summenzionate, questo diritto sarà esercitato soltanto dopo consultazione con l'altra parte contraente del presente accordo.

Articolo 14

Questo accordo entrerà in vigore il 3 Aprile 1956 e rimarrà indefinitivamente in vigore a meno che una comunicazione di denuncia sia fatta per iscritto dall'uno o dall'altro Governo, nel qual caso l'accordo cesserà di aver vigore sei mesi dopo la ricezione di tale comunicazione.

FATTO in Cape Town, il 21 Maggio 1956, in doppio originale, nelle lingue italiana e inglese i cui testi fanno ugualmente fede.

Per il Governo d'Italia :

Francesco SILJ

Per il Governo dell'Unione del Sud Africa :

B. J. SCHOEMAN

No. 3616. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF ITALY AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOUTH AFRICA IN REGARD TO AIR SERVICES. SIGNED AT CAPE TOWN, ON 21 MAY 1956

Article 1

For the purpose of the present agreement :

- (a) the term "territory" in relation to a party to this agreement means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, mandate, administration or trusteeship of that party ;
- (b) the term "air Service" means any sheduled 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 picking up or setting down passengers, mail or cargo.

Article 2

(1) The Government of the Union of South Africa agree to an air service being operated by an airline designated by the Government of Italy on the route specified in paragraph (1) of Article 4.

(2) Substantial ownership and effective control of the airline designated by the Government of Italy shall be and shall continue to be vested in nationals of Italy.

Article 3

(1) The Government of Italy agree to an air service being operated by an airline designated by the Government of the Union of South Africa on the route specified in paragraph (1) of Article 5.

(2) Substantial ownership and effective control of the airline designated by the Government of the Union of South Africa shall be and shall continue to be vested in nationals of the Union of South Africa.

¹ Came into force on 3 April 1956, in accordance with article 14.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 3616. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ITALIE ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION SUD-AFRICAINE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ AU CAP, LE 21 MAI 1956

Article premier

Aux fins du présent Accord :

- a) Le terme « territoire » désigne, pour chacune des Parties au présent Accord, le domaine terrestre et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, le mandat, l'administration ou la tutelle de cette Partie ;
- b) L'expression « service aérien » désigne 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 » désigne une escale ayant un objet autre que celui de charger ou de décharger des passagers, du courrier ou des marchandises.

Article 2

1) Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine accepte qu'une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement italien exploite un service aérien sur la route indiquée au paragraphe 1 de l'article 4.

2) Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée par le Gouvernement italien devra se trouver et demeurer entre les mains de ressortissants italiens.

Article 3

1) Le Gouvernement italien accepte qu'une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine exploite un service aérien, sur la route indiquée au paragraphe 1 de l'article 5.

2) Une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine devra se trouver et demeurer entre les mains de ressortissants de l'Union Sud-Africaine.

¹ Entré en vigueur le 3 avril 1956, conformément à l'article 14.

Article 4

(1) The air service undertaken by the airline designated by the Government of Italy shall be operated on the following route in both directions :

Rome—Athens—Cairo—Khartoum—Nairobi—Johannesburg.

(2) Any or all of the points on the route specified in paragraph (1) may be omitted on any or all flights at the option of the airline designated by the Government of Italy.

Article 5

(1) The air service undertaken by the airline designated by the Government of the Union of South Africa shall be operated on the following route in both directions :

Johannesburg—Lusaka/Livingstone/Salisbury—Nairobi—Khartoum—Cairo—Athens—Rome—Paris/Frankfurt—London.

(2) Any or all of the points on the route specified in paragraph (1) may be omitted on any or all flights at the option of the airline designated by the Government of the Union of South Africa.

Article 6

Points on the route specified in paragraph (1) of article 4 at which, subject to the concurrence of any third country that may be involved, traffic from or for territory of the Union of South Africa :

(a) may be set down or picked up, that is, are agreed traffic stops ; and

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

by the airline designated by the Government of Italy :

<i>Country</i>	<i>Traffic stops</i>	<i>Stops for non-traffic purposes</i>
Italy	Rome	
Greece	Athens	
Egypt	Cairo	
Sudan	Khartoum	
Kenya	Nairobi	
Union of South Africa	Johannesburg	

Article 7

Points on the route specified in paragraph (1) of article 5 at which, subject to the concurrence of any third country that may be involved, traffic from or for Italian territory :

Article 4

1) Le service aérien que doit assurer l'entreprise désignée par le Gouvernement italien sera exploité sur la route suivante, dans les deux sens :

Rome–Athènes–Le Caire–Khartoum–Nairobi–Johannesburg.

2) L'entreprise désignée par le Gouvernement italien pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales prévues sur la route indiquée au paragraphe 1.

Article 5

1) Le service aérien que doit assurer l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine sera exploité sur la route suivante, dans les deux sens :

Johannesburg–Lusaka ou Livingstone ou Salisbury–Nairobi–Khartoum–Le Caire–Athènes–Rome–Paris ou Francfort–Londres.

2) L'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine pourra, lors de tout vol, supprimer l'une quelconque des escales prévues sur la route indiquée au paragraphe 1.

Article 6

Les divers points de la route indiquée au paragraphe 1 de l'article 4 où, sous réserve de l'agrément des pays tiers intéressés, l'entreprise désignée par le Gouvernement italien :

- a) Aura le droit de décharger ou de charger des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance ou à destination du territoire de l'Union Sud-Africaine (escales commerciales convenues), ou
- b) N'aura pas le droit de décharger ou de charger lesdits passagers, marchandises ou courrier (escales non commerciales),

sont les suivants :

<i>Pays</i>	<i>Escales commerciales</i>	<i>Escales non commerciales</i>
Italie	Rome	
Grèce	Athènes	
Égypte	Le Caire	
Soudan	Khartoum	
Kénya	Nairobi	
Union Sud-Africaine	Johannesburg	

Article 7

Les divers points de la route indiquée au paragraphe 1 de l'article 5 où, sous réserve de l'agrément des pays tiers intéressés, l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine :

(a) may be set down or picked up, that is, are agreed traffic stops; and

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

by the airline designated by the Government of the Union of South Africa :

<i>Country</i>	<i>Traffic stops</i>	<i>Stops for non-traffic purposes</i>
Union of South Africa	Johannesburg	
Federation of Rhodesia and Nyasaland	Lusaka/Livingstone/Salisbury	
Kenya	Nairobi	
Sudan	Khartoum	
Egypt	Cairo	
Greece	Athens	
Italy	Rome	
France		Paris
West Germany		Frankfurt
United Kingdom of Great Britain		London

Article 8

(1) The frequency of the air service provided by the airline designated by the Government of Italy shall not be more than two per week.

(2) The frequency of the air service provided by the airline designated by the Government of the Union of South Africa shall not be more than four per week.

Article 9

(1) Notwithstanding the provisions of article 6 the airline designated by the Government of Italy shall not at Johannesburg set down or pick up more than eighty passengers in any one week.

(2) Notwithstanding the provisions of article 7 the airline designated by the Government of the Union of South Africa shall not at Rome set down or pick up more than forty passengers in any one week.

(3) There shall be no carry-over of unused capacity specified in paragraph (1) or (2) from one week to any other week.

Article 10

(1) The airline designated by the Government of Italy shall not publish or cause to be published any advertisement likely to encourage or promote on its

- a) Aura le droit de décharger ou de charger des passagers, des marchandises ou du courrier en provenance ou à destination du territoire italien (escales commerciales convenues), ou
- b) N'aura pas le droit de décharger ou de charger lesdits passagers, marchandises ou courrier (escales non commerciales)

sont les suivants :

<i>Pays</i>	<i>Escales commerciales</i>	<i>Escales non commerciales</i>
Union Sud-Africaine	Johannesburg	
Fédération de la Rhodésie et du Nyassaland	Lusaka ou Livingstone ou Salisbury	
Kénya	Nairobi	
Soudan	Khartoum	
Égypte	Le Caire	
Grèce	Athènes	
Italie	Rome	
France		Paris
Allemagne occidentale		Francfort
Royaume-Uni de Grande- Bretagne		Londres

Article 8

1) Le service aérien que doit assurer l'entreprise désignée par le Gouvernement italien comprendra au maximum deux vols par semaine.

2) Le service aérien que doit assurer l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine comprendra au maximum quatre vols par semaine.

Article 9

1) Nonobstant les dispositions de l'article 6, l'entreprise désignée par le Gouvernement italien n'aura pas le droit de décharger ou de charger à Johannesburg plus de quatre-vingts passagers en une semaine.

2) Nonobstant les dispositions de l'article 7, l'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine n'aura pas le droit de décharger à Rome plus de quarante passagers en une semaine.

3) Est interdit le report d'une semaine à une autre de toute capacité non utilisée au sens des paragraphes 1 ou 2.

Article 10

1) L'entreprise désignée par le Gouvernement italien s'abstiendra de publier ou de faire publier toute annonce qui serait de nature à encourager ou à favoriser

services traffic from Great Britain to the territory of the Union of South Africa or from territory of the Union of South Africa to Great Britain.

(2) The airline designated by the Government of the Union of South Africa shall not publish or cause to be published any advertisement likely to encourage or promote on its services traffic from Great Britain to territory of Italy or from territory of Italy to Great Britain.

Article 11

The fares and rates to be charged by the airlines designated by the parties to this agreement and the conditions of carriage applicable to carriage by each such airline shall be those agreed upon by the International Air Transport Association and approved by the Government of Italy and by the Government of the Union of South Africa.

Article 12

(1) The airline designated by the Government of Italy shall as soon as possible at the end of each quarter render monthly traffic statistics to the Secretary for Transport of the Union of South Africa in the form and manner required by him.

(2) The airline designated by the Government of the Union of South Africa shall as soon as possible at the end of each quarter render monthly traffic statistics to the Italian Ministry of Defence-Aeronautics (Directorate-general of Civil Aviation) in the form and manner required by it.

(3) Discussions between the parties to this agreement for the purpose of reviewing the position in the light of traffic statistics shall take place at regular intervals.

Article 13

A party to this agreement shall have the right to suspend the air service operated in terms of this agreement by the airline designated by the other party to this agreement if that airline fails to comply with any law or regulation of the firstmentioned party to this agreement or fails to comply with any term or condition prescribed in this agreement : Provided that unless immediate suspension is essential to prevent further infringement of a law or regulation or term or condition abovementioned, this right shall be exercised only after consultation with the other party to this agreement.

l'acheminement, par ses services, de trafic en provenance de la Grande-Bretagne et à destination du territoire de l'Union Sud-Africaine, ou en provenance de ce territoire et à destination de la Grande-Bretagne.

2) L'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine s'abstiendra de publier ou de faire publier toute annonce qui serait de nature à encourager ou à favoriser l'acheminement, par ses services, de trafic en provenance de la Grande-Bretagne et à destination du territoire italien ou en provenance de ce territoire et à destination de la Grande-Bretagne.

Article 11

Les tarifs et les conditions de transport à appliquer par les entreprises désignées des Parties au présent Accord seront ceux qui auront été arrêtés par l'Association du transport aérien international et approuvés par le Gouvernement italien et le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine.

Article 12

1) L'entreprise désignée par le Gouvernement italien devra, aussitôt que possible à la fin de chaque trimestre, communiquer les statistiques de trafic mensuel au Secrétaire aux transports de l'Union Sud-Africaine, sous la forme et de la manière que celui-ci indiquera.

2) L'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine devra, aussitôt que possible à la fin de chaque trimestre, communiquer les statistiques de trafic mensuel au Ministère italien de la défense-Air (Direction générale de l'aviation civile), sous la forme et de la manière que celui-ci indiquera.

3) Les Parties au présent Accord procéderont, à intervalles réguliers, à des consultations aux fins d'examiner la situation telle qu'elle ressortira des statistiques de trafic.

Article 13

Chacune des Parties contractantes aura la faculté de suspendre le service aérien exploité en vertu du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, si ladite entreprise ne se conforme pas à une loi ou un règlement de la première Partie contractante ou à une clause ou une condition stipulée dans le présent Accord ; étant entendu que, sauf nécessité immédiate de prendre une mesure de suspension afin de faire cesser l'inobservation d'une loi ou d'un règlement ou d'une clause ou condition susmentionnés, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 14

This agreement shall come into force on the third day of April, 1956, and shall remain in force indefinitely unless six months' notice in writing of termination is given by either the Government of Italy or the Government of the Union of South Africa.

DONE at Cape Town in duplicate original on the twenty-first day of May, 1956, in the English and Italian languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Italy :

Francesco SILJ

For the Government of the Union of South Africa :

B. J. SCHOEMAN

EXCHANGE OF NOTES

I

10/6/72

Cape Town, 21st May, 1956

Your Excellency,

Arising out of the conclusion of the Air Agreement¹ between our two Governments, I set out below the understanding of my Government in regard to articles 4 and 6 of the Agreement, which forms part of the basis on which the Air Agreement was reached :

- (a) the inclusion of Nairobi as a traffic stop for the airline designated by the Government of Italy is provisional and the question as to whether or not it is to remain a traffic stop for the airline mentioned will be considered by the Union authorities after the next meeting of the Southern Africa Air Transport Council;
- (b) the question of the inclusion of Kano and Salisbury in the route, mentioned in article 4 of the agreement, as alternates to Nairobi, and the question as to whether Kano and Salisbury will be traffic stops for the airline mentioned, will similarly receive the consideration of the Union authorities after the next meeting of the Southern Africa Air Transport Council ;
- (c) if any of the decisions of the Union Government on the matters mentioned in paragraphs (a) and (b) are favourable to the Italian Government, the two Governments will take steps to have the necessary consequential amendments

¹ See p. 328 of this volume.

Article 14

Le présent Accord entrera en vigueur le 3 avril 1956 et il demeurera en vigueur indéfiniment à moins que le Gouvernement italien ou le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine ne le dénoncent moyennant un préavis de six mois donné par écrit.

FAIT au Cap, le 21 mai 1956, en deux originaux, dans les langues anglaise et italienne, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement italien :

Francesco SILJ

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine :

B. J. SCHOEMAN

ÉCHANGE DE NOTES

I

10/6/72

Le Cap, le 21 mai 1956

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant à l'accord aérien ¹ signé par nos deux Gouvernements, j'ai l'honneur d'exposer ci-après l'interprétation de mon Gouvernement touchant les articles 4 et 6 dudit Accord, laquelle fait partie intégrante des considérations qui ont servi de base à sa conclusion :

- a) L'inclusion de Nairobi parmi les escales commerciales de l'entreprise désignée par le Gouvernement italien présente un caractère provisoire ; après la prochaine session du Conseil des transports aériens de l'Afrique du Sud, les autorités de l'Union examineront la question de savoir si Nairobi doit demeurer un point d'escale commerciale de l'entreprise susmentionnée ;
- b) La question relative à l'inclusion de Kano et de Salisbury sur la route indiquée à l'article 4 de l'Accord, à la place de Nairobi, et le point de savoir si l'entreprise susmentionnée pourra faire des escales commerciales à Kano et à Salisbury, seront également examinés par les autorités de l'Union après la prochaine session du Conseil des transports aériens de l'Afrique du Sud ;
- c) Si les décisions que le Gouvernement de l'Union prendra sur les questions mentionnées aux alinéas *a* et *b* sont favorables au Gouvernement italien, les deux Gouvernements prendront les mesures nécessaires pour que l'Accord soit

¹ Voir p. 329 de ce volume.

effected to the agreement. On the other hand if any of the said decisions are unfavourable to the Italian Government the following matters will be reviewed, as soon as possible after the next meeting of the Southern Africa Air Transport Council, at a meeting to be held in Rome between representatives of the two Governments :

- (i) fifth freedom rights at Nairobi, Salisbury and Kano for each airline designated.
- (ii) Stop-over rights at Rome for each airline designated.

I shall be glad if you will kindly confirm that the foregoing correctly expresses the understanding between our two Governments.

Please accept, Your Excellency, the assurance of my highest consideration.

For the Minister of External Affairs :

(Signed) D. SPIES

Acting Secretary for External Affairs

His Excellency Marchese F. Silj D'Ussita
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Italy
Cape Town

II

AMBASCIATE D'ITALIA¹

Cape Town, 21st May, 1956

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date, the text of which is the following ;

[See note I]

I am glad to confirm that the foregoing correctly expresses the understanding between our two Governments.

Please accept, Sir, the assurance of my high consideration.

(Signed) F. SILJ

Ambassador of Italy

Mr. D. Spies
Acting Secretary for External Affairs
Department of External Affairs
Cape Town

¹ Italian Embassy.

modifié en conséquence. Si, au contraire, ces décisions étaient défavorables au Gouvernement italien, les questions ci-après feraient l'objet d'un examen au cours d'une réunion que les représentants des deux Gouvernements tiendraient à Rome aussitôt que possible après la prochaine session du Conseil des transports aériens de l'Afrique du Sud :

- i) Droits de la cinquième liberté à Nairobi, Salisbury et Kano au profit de chacune des entreprises désignées ;
- ii) Droits d'escale à Rome, au profit de chacune des entreprises désignées.

Je serais reconnaissant à Votre Excellence de bien vouloir confirmer que l'interprétation qui précède correspond exactement à ce qui a été convenu entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

Pour le Ministre des affaires extérieures :

(Signé) D. SPIES

Secrétaire aux affaires extérieures par intérim

Son Excellence le marquis F. Silj d'Ussita
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire d'Italie
Le Cap

II

AMBASSADE D'ITALIE

Le Cap, le 21 mai 1956

Monsieur le Secrétaire d'État,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour, dont la teneur suit :

[Voir note I]

Je suis heureux de pouvoir confirmer que l'interprétation qui précède correspond exactement à ce qui a été convenu entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) F. SILJ

Ambassadeur d'Italie

Monsieur D. Spies
Secrétaire aux affaires extérieures par intérim
Département des affaires extérieures
Le Cap

No. 3617

**THAILAND
and
INDIA**

Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at Bangkok, on 12 June 1956

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

**THAÏLANDE
et
INDE**

Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Bangkok, le 12 juin 1956

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

No. 3617. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND AND THE GOVERNMENT OF INDIA RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT BANGKOK, ON 12 JUNE 1956

The Government of the Kingdom of Thailand and the Government of India
DESIRING to conclude an agreement for the operation of air services between
and beyond their respective territories,

AGREE as follows :

Article I

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate the air services specified in the Annex² 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").

Article II

A. Each of the specified air services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights under this Agreement are granted, on condition that :

- (1) The Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline or airlines (hereinafter referred to as the "designated airline(s)") for the specified air routes concerned, and
- (2) The Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline concerned pursuant to paragraph B of this Article which it shall do with the least possible delay.

B. A designated airline may be required to satisfy the aeronautical authorities 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 those authorities to the operation of international commercial air services.

C. The operation of each of the specified air services shall be subject to the agreement of the Contracting Party concerned that its route organisation available

¹ Came into force on 12 June 1956, the date of signature, in accordance with article XI.

² See p. 358 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 3617. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE L'INDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À BANGKOK, LE 12 JUIN 1956

Le Gouvernement du Royaume de Thaïlande et le Gouvernement de l'Inde, DÉSIREUX de conclure un accord en vue de l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article premier

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe² du présent Accord (ci-après dénommés « les services aériens indiqués ») sur les routes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées « les routes aériennes indiquées »).

Article II

A. Chacun des services aériens indiqués pourra être inauguré immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés en vertu du présent Accord, à condition :

- 1) Que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une entreprise ou des entreprises de transports aériens (ci-après dénommées « l'entreprise désignée » ou « les entreprises désignées ») pour exploiter la route aérienne indiquée dont il s'agit, et
- 2) Que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise intéressée la permission d'exploiter voulue, conformément au paragraphe B du présent article, ce qu'elle devra faire dans le plus bref délai possible.

B. Toute entreprise désignée 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, soit par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens commerciaux internationaux, soit en vertu desdites lois et desdits règlements.

C. L'exploitation de chacun des services aériens indiqués sera soumise à l'approbation de la Partie contractante intéressée, qui appréciera si l'infrastructure

¹ Entré en vigueur, conformément à l'article XI, à la date de sa signature, le 12 juin 1956.

² Voir p. 359 de ce volume.

for Civil Aviation on the specified air route is adequate for the safe operation of air services.

Article III

The designated airlines of each Contracting Party operating the specified air services may, subject to the provisions of Article IV, set down or pick up in or carry across the territory of the other Contracting Party, at the points specified in the Annex, international traffic originating in or destined for the territory of the former Contracting Party or of a third country on the specified air route concerned.

Article IV

A. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall jointly determine in respect of an agreed period the total capacity required for the carriage, at a reasonable load factor, of all traffic, that is to say passengers, cargo and mail, which may reasonably be expected to originate in the territory of each Contracting Party and to be disembarked in the territory of the other Contracting Party on the specified air services to be operated during that period on each of the specified air routes.

B. Subject to the provisions of paragraph C of this Article each Contracting Party shall have the right to authorise its designated airlines to make available for the carriage of the traffic specified in paragraph A of this Article whether on services terminating in or on services passing through the territory of the other Contracting Party half the capacity for the specified air services determined in accordance with the provisions of the said paragraph A.

C. (1) If the designated airlines of either Contracting Party are not able or willing to provide the whole of the capacity to which that Contracting Party is entitled in accordance with paragraph B of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall authorise the designated airlines of the other Contracting Party to provide additional capacity equal to the difference between the capacity actually provided by the designated airlines of the first Contracting Party and the capacity to which that Contracting Party is entitled under the said paragraph B (hereinafter referred to as "the deficient capacity").

(2) If the designated airlines of one Contracting Party which have been providing less than the capacity to which that Contracting Party is entitled become able and willing to provide the whole or part of the deficient capacity, they may serve a notice of not less than three months to this effect on the aeronautical authorities of both Contracting Parties and also on the airlines which have been providing the additional capacity. In such event, and unless both the said aero-

dont dispose l'aviation civile sur la route aérienne indiquée permet d'exploiter des services aériens en toute sécurité.

Article III

Sous réserve des dispositions de l'article IV, les entreprises désignées par une Partie contractante qui exploiteront les services aériens indiqués pourront décharger et charger en trafic international, aux points du territoire de l'autre Partie contractante indiqués dans l'annexe, et transporter à travers ledit territoire, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la première Partie contractante ou d'un pays tiers situé sur la route indiquée dont il s'agit.

Article IV

A. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes fixeront d'un commun accord, pour une période convenue, la capacité totale nécessaire pour assurer, à un coefficient de charge normal, l'acheminement de tout le trafic des services aériens indiqués — passagers, marchandises et courrier — raisonnablement prévisible entre les territoires des deux Parties contractantes durant cette période et sur chacune des routes indiquées.

B. Sous réserve des dispositions du paragraphe C du présent article, chacune des Parties contractantes aura le droit, pour acheminer le trafic visé au paragraphe A du présent article, soit par des services dont le point d'aboutissement se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit par des services survolant ledit territoire, d'autoriser ses entreprises désignées à fournir la moitié de la capacité des services aériens indiqués qui aura été fixée conformément aux dispositions dudit paragraphe A.

C. 1) Si les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure de fournir toute la capacité à laquelle elle a droit conformément au paragraphe B du présent article, ou ne sont pas disposées à la fournir, les autorités aéronautiques des Parties contractantes autoriseront les entreprises désignées de l'autre Partie contractante à fournir une capacité supplémentaire égale à la différence entre la capacité effectivement fournie par les entreprises désignées de la première Partie contractante et la capacité à laquelle ladite Partie contractante a droit en vertu des dispositions dudit paragraphe B (ci-après dénommée « capacité manquante »).

2) Si les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes qui ont fourni une capacité inférieure à celle à laquelle a droit ladite Partie contractante deviennent capables de fournir en totalité ou en partie la capacité manquante et qu'elles sont disposées à la fournir, elles pourront en aviser trois mois à l'avance au moins les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ainsi que les entreprises de transports aériens qui ont fourni la capacité supplémentaire. Dans ce cas,

nautical authorities direct within 30 days of the receipt of the notice that the notice shall not take effect, the latter airlines shall on or before the expiry of the said notice accordingly withdraw the whole or part of the additional capacity which they had been providing and the former airlines shall then provide the deficient capacity or part thereof, as the case may be.

D. The designated airlines of either Contracting Party may set down and pick up in the territory of the other Contracting Party traffic coming from or destined for third countries on any specified air routes, only in accordance with the following provisions :

- (1) If such third country is situated between the territories of the Contracting Parties, any part of the capacity provided by those airlines, in accordance with the provisions of paragraphs A, B and C of this Article may be used for this purpose.
- (2) If such third country is situated beyond the territory of the other Contracting Party, the capacity that may be used for this purpose shall be such as shall be agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties as being unlikely to prejudice unduly, during an agreed period, the interests of the airlines of the other Contracting Party operating between the latter's territory and the third country concerned.

E. In order to meet seasonal fluctuation or unexpected demands of a temporary character the designated airlines may agree upon such temporary increases in the agreed capacities as are necessary to meet the traffic need. Any such increases shall be reported forthwith to the aeronautical authorities of the Contracting Parties either of whom may disapprove such increases. Upon such disapproval such increases shall cease to operate.

F. (1) In this Article "agreed period" means the first six months from the date this Agreement comes into force and, thereafter, every succeeding period of six months unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

(2) The capacity to be provided shall be discussed in the first instance between the designated airlines of the Contracting Parties and, if possible, agreed between them. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall have the right to be represented at these discussions.

(3) Any agreement so reached between the designated airlines of the Contracting Parties shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such approval by the aeronautical authorities shall constitute an agreement as required by paragraphs A, C and D of this Article.

à moins que lesdites autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne décident dans les 30 jours de sa réception que le préavis ne portera pas effet, les entreprises de transports aériens mentionnées en dernier lieu devront, à l'expiration du préavis ou avant son expiration, retirer en totalité ou en partie la capacité supplémentaire qu'elles fournissaient et les entreprises de transports aériens mentionnées en premier lieu fourniront alors la capacité manquante en totalité ou en partie, suivant le cas.

D. Les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes pourront décharger et charger sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination de pays tiers, sur l'une quelconque des routes aériennes indiquées, à condition de se conformer aux dispositions suivantes :

- 1) Si le pays tiers est situé entre les territoires des Parties contractantes, une fraction quelconque de la capacité fournie par lesdites entreprises conformément aux dispositions des paragraphes A, B et C du présent article pourra être utilisée à cet effet.
- 2) Si le pays tiers est situé au-delà du territoire de l'autre Partie contractante, la capacité qui pourra être utilisée à cet effet sera celle qui sera fixée d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes comme ne risquant pas, au cours d'une période convenue, de porter indûment préjudice aux intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante qui exploitent un service entre le territoire de cette dernière et le pays tiers en question.

E. En vue de faire face aux fluctuations saisonnières ou aux demandes imprévues de caractère temporaire, les entreprises désignées pourront décider d'un commun accord d'augmenter à titre provisoire les capacités convenues, dans la mesure nécessaire pour satisfaire aux besoins du trafic. Les augmentations de cet ordre devront être signalées sans délai aux autorités aéronautiques des Parties contractantes qui pourront, chacune en ce qui la concerne, s'y opposer. S'il y a opposition, les augmentations seront supprimées.

F. 1) Au sens du présent article, l'expression « période convenue » désigne les six premiers mois qui suivront la date d'entrée en vigueur du présent Accord, et, par la suite, toute période ultérieure de six mois, à moins que les autorités aéronautiques n'en décident autrement.

2) La capacité à fournir fera l'objet, en premier lieu, de pourparlers entre les entreprises désignées des Parties contractantes et elle sera fixée, si possible, d'un commun accord entre elles. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes auront le droit de se faire représenter à ces pourparlers.

3) Tout accord ainsi intervenu entre les entreprises désignées des Parties contractantes sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. L'approbation des autorités aéronautiques constituera un accord au sens des paragraphes A, C et D du présent article.

(4) If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on any matter on which their agreement is required under the provisions of this Article the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement thereon. If the Contracting Parties fail to reach such agreement the provisions of Article X of this Agreement shall apply.

(5) Pending the completion of any review of capacity in accordance with the provisions of this Article the designated airlines of the Contracting Parties shall be entitled to continue to make available the capacities provided in their existing air services.

Article V

A. The tariffs to be charged for the carriage of passengers and cargo on any of the specified air services shall be fixed at 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 route or section thereof concerned.

B. The tariffs in respect of each route and each section thereof shall be agreed between the designated airlines concerned and shall have regard to any relevant rates adopted by the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, except that the approval of the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not be necessary in respect of tariffs for a route or section in which no designated airline of that Contracting Party is concerned. In the event of disagreement between the designated airlines concerned or in case the aeronautical authorities do not approve the tariffs as required under this paragraph, the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement between themselves failing which the dispute shall be dealt with in accordance with Article X. Pending determination of the tariffs in accordance with this Article, the tariffs already in force shall prevail.

C. Nothing in this Article shall be deemed to prevent either Contracting Party, in agreement with the other Contracting Party, from bringing into force tariffs fixed in accordance with practice commended from time to time by International Civil Aviation Organization.

Article VI

A. Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and re-

4) Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur une question pour laquelle leur entente est nécessaire en vertu des dispositions du présent article, les Parties contractantes s'efforceront elles-mêmes d'aboutir à un accord à ce sujet. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre, les dispositions de l'article X du présent Accord deviendront applicables.

5) En attendant la conclusion de toute étude de la capacité entreprise en conformité des dispositions du présent article, les entreprises désignées des Parties contractantes auront le droit de maintenir les capacités fournies par leurs services aériens en exploitation.

Article V

A. Les tarifs applicables au transport des passagers et des marchandises par l'un des services aériens indiqués seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des conditions 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 entreprises de transports aériens sur la route ou une section de la route en question.

B. Les tarifs applicables pour chaque route et chaque section de celle-ci seront fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, compte dûment tenu des tarifs adoptés en la matière par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, sous réserve que l'approbation des autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne sera pas nécessaire en ce qui concerne les tarifs applicables sur une route ou une section de cette route à laquelle n'est intéressée aucune entreprise désignée de ladite Partie contractante. En cas de désaccord entre les entreprises désignées intéressées ou si les autorités aéronautiques ne donnent pas l'approbation requise en vertu des dispositions du présent paragraphe, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente ; si elles n'y parviennent pas, leur différend sera réglé conformément à l'article X. En attendant que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà établis resteront en vigueur.

C. Aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme interdisant à l'une des Parties contractantes de mettre en vigueur, d'accord avec l'autre Partie contractante, des tarifs fixés suivant la pratique recommandée à ce moment par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article VI

A. Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord introduits ou pris à bord des aéronefs de l'entreprise désignée de l'une des Parties con-

maintaining on board on departure from the last airport of call in that territory shall be accorded, with respect to customs duty, inspection fees or similar charges, treatment not less favourable than that granted by the second Contracting Party to its national airlines engaged in international public transport, provided that neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airlines of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airlines of the first Contracting Party.

B. If, in the opinion of the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties, the administration of regulations relating to customs, immigration, quarantine and similar matters in the territory of the other Contracting Party imposes an onerous burden on its designated airlines in the operation of the air services pursuant to this Agreement, the aeronautical authorities of such other Contracting Party shall, upon request, enter into consultation to examine the situation.

Article VII

A. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on request :

- (1) Information concerning the authorisations extended to its designated airlines to operate the specified air services ;
- (2) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the capacity of the specified air services ;
- (3) such periodical statements as may reasonably be required relating to the traffic carried by the designated airlines on the specified air services including information concerning the origin and destination of such traffic ; and
- (4) such other information in respect of the operation of the specified air services as may be required to enable the aeronautical authorities to satisfy themselves that the requirements of this Agreement are being duly observed.

B. Each Contracting Party shall cause its designated airlines to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables and tariff schedules and particulars concerning the types of aircraft to be operated on the specified air services.

Article VIII

A. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to an operating permission to a designated airline of the other Contracting Party, if

tractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et demeurant à bord lors du départ au dernier aéroport d'escale sur ledit territoire bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres taxes similaires, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé par la seconde Partie contractante à ses entreprises de transports aériens nationales assurant des transports aériens internationaux destinés au public ; il est entendu qu'aucune des Parties contractantes ne sera tenue d'accorder aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante une exonération ou une remise en matière de droits de douane, de frais d'inspection ou autres taxes similaires, à moins que l'autre Partie contractante n'accorde l'exonération ou la remise desdites taxes aux entreprises désignées de la première Partie contractante.

B. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment que l'application, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des règlements relatifs aux formalités de douane, d'immigration, de quarantaine et à des matières analogues, impose une charge excessive à ses entreprises désignées en ce qui concerne les services aériens qu'elles exploitent en vertu du présent Accord, les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante entreront en consultation, sur demande, pour examiner la situation.

Article VII

A. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande :

- 1) Des renseignements au sujet des autorisations accordées à ses entreprises désignées pour exploiter les services aériens indiqués ;
- 2) Les statistiques de trafic qui pourront être nécessaires pour procéder à l'étude de la capacité des services aériens indiqués ;
- 3) Les relevés périodiques normalement nécessaires relatifs au trafic acheminé par les entreprises désignées au cours de l'exploitation des services aériens indiqués, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination dudit trafic ; et
- 4) Tous autres renseignements relatifs à l'exploitation des services aériens indiqués qui pourront être nécessaires aux autorités aéronautiques pour s'assurer que les stipulations du présent Accord sont dûment respectées.

B. Chaque Partie contractante fera en sorte que ses entreprises désignées communiquent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, le plus longtemps possible à l'avance, des exemplaires des horaires et des tarifs, ainsi que la description des types d'appareils qui seront utilisés pour les services aériens indiqués.

Article VIII

A. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploiter à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou de faire dépendre cette permission des conditions qu'elle jugera nécessaires :

- (1) the first Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such designated airline are vested in the other Contracting Party or its nationals,
- (2) such designated airline fails to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party, or
- (3) in the judgment of the first Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted to the other Contracting Party in accordance with this Agreement.

B. Except in the case of failure to comply with laws and regulations, such action shall be taken only after due notice has been given to the designated airline concerned and after opportunity has been given for consultation between the Contracting Parties. In the event of action by one Contracting Party under this Article the rights of the other Contracting Party under Article X shall not be prejudiced.

Article IX

A. In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult regularly with a view to assuring the observance of the principles and the implementation of the provisions contained in this Agreement.

B. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other with a view to initiating any amendments of this Agreement which it may deem desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of this Agreement agreed as a result of such consultation shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic Notes.

C. Changes made by either Contracting Party in the intermediate stopping places on the specified air routes authorised to its designated airlines except those which

- (1) change the places served by a designated airline in the territory of the other Contracting Party, or
- (2) result in the route ceasing to be reasonably direct,

shall not be considered as modifications of this Agreement and either Contracting Party may therefore make such changes provided that notice of any such changes shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If the aeronautical authorities of such second Contracting Party find that the principles set forth in Article IV of this Agreement are thereby infringed and such infringement affects the interests of any of their airlines because of the carriage by a 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 a third country

- 1) Lorsque la première Partie contractante n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise désignée sont entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ses ressortissants ;
- 2) Lorsque ladite entreprise désignée ne se conformera pas aux lois et règlements de la première Partie contractante, ou
- 3) Lorsque la première Partie contractante estimera que les conditions auxquelles les droits ont été accordés à l'autre Partie contractante en vertu du présent Accord ne sont pas remplies.

B. Sauf dans le cas où les lois et règlements n'auront pas été observés, aucune mesure de cet ordre ne sera prise avant que l'entreprise intéressée n'en ait été dûment avisée et que les Parties contractantes n'aient eu la possibilité de se consulter. Les mesures que l'une des Parties contractantes pourrait prendre en vertu du présent article ne porteront pas atteinte aux droits conférés à l'autre Partie contractante aux termes de l'article X.

Article IX

A. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord.

B. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante en vue d'apporter au présent Accord toutes modifications qui lui paraîtraient souhaitables. Ces consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification du présent Accord dont il aura été convenu à la suite de ces consultations prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

C. Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux points d'escale intermédiaires sur les routes aériennes indiquées que ses entreprises désignées sont autorisées à exploiter, à l'exception de ceux qui :

- 1) Concernent les points desservis par une entreprise désignée dans le territoire de l'autre Partie contractante, ou
- 2) Font que la route cesse d'être raisonnablement directe,

ne seront pas considérés comme des modifications du présent Accord et chaque Partie contractante pourra, en conséquence, effectuer des changements de cet ordre, étant entendu qu'ils devront être notifiés sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières constatent que lesdits changements dérogent aux principes énoncés à l'article IV du présent Accord et que cette dérogation porte atteinte aux intérêts d'une de leurs entreprises de transports aériens du fait qu'une entreprise désignée de la première Partie contractante transporte des passagers, des marchandises ou du courrier entre le territoire de la

the aeronautical authorities of the second Contracting Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph A of this Article.

D. Whether or not 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 and such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This 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 such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article X

A. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement or of its Annex 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 or some other person or body appointed by agreement between them ; 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 established within the International Civil Aviation Organization, or, if there be no such tribunal to the International Court of Justice.

C. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given, including any interim recommendation made, under paragraph B of this Article.

D. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph C of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement and its Annex.

Article XI

This Agreement shall come into force on the date of signature.

deuxième Partie contractante et le nouveau point d'escale sur le territoire d'un pays tiers, les autorités aéronautiques de la deuxième Partie contractante pourront demander que des consultations aient lieu conformément aux dispositions du paragraphe A du présent article.

D. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord, que la procédure de consultation prévue au paragraphe B du présent article ait été ou non engagée ; la notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. A défaut d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article X

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

B. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

- 1) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme désigné d'un commun accord ; ou
- 2) Si elles ne se mettent pas d'accord, ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend au tribunal compétent en la matière qui pourra être institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tel tribunal, à la Cour internationale de Justice.

C. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe B ci-dessus, y compris toute recommandation provisoire.

D. Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe C du présent article et aussi longtemps qu'elle ne s'y conformera pas, l'autre Partie contractante pourra restreindre, suspendre ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord.

Article XI

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

Article XII

In the event of the coming into force of a multilateral agreement concerning international air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such multilateral agreement.

Article XIII

To the extent to which they are applicable to the air services established under the present Agreement, the provisions 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 the Convention which shall have duly come into force in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of the present Agreement.

Article XIV

A. For the purposes of this Agreement the terms "territory", "air service" and "airline" shall have the meanings specified in the Convention on International Civil Aviation opened for signature on the seventh day of December, 1944¹, in this Agreement referred to as "the Convention".

B. The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Thailand the Director-General of the Department of Transport, Ministry of Communications, Thailand, and in the case of India the Director-General of Civil Aviation, India, and in both cases any person or body authorised to perform the functions exercised by the above mentioned authorities.

C. The term "capacity" in relation to a specified air service means the extent of accommodation provided and permitted under this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mails on the route or section of a route concerned, during an agreed period.

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

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

DONE this 12th day of June B. E. 2499 (1956), in duplicate, at Bangkok, in the English language.

For the Government of the Kingdom of Thailand :

(Signed) WAN WAITHAYAKON

KROMMUN NARADHIP BONGSPABANDH

For the Government of India :

(Signed) P. ACHUTA MENON

¹ See footnote, 1, p. 13 of this volume.

Article XII

Au cas où entrerait en vigueur, en matière de transports aériens internationaux, un accord multilatéral auquel les deux Parties contractantes adhéreraient, le présent Accord sera modifié de telle manière qu'il soit rendu conforme aux dispositions de l'accord multilatéral.

Article XIII

Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens établis en vertu du présent Accord, les dispositions de la Convention resteront en vigueur sous leur forme actuelle entre les Parties contractantes et pendant toute la durée de l'Accord, comme si elles en faisaient partie intégrante, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement à la Convention dûment entrée en vigueur ; dans ce cas, la Convention, sous sa forme modifiée, demeurera en vigueur pendant toute la durée du présent Accord.

Article XIV

A. Aux fins du présent Accord, les termes et expressions « territoire », « service aérien » et « entreprise de transports aériens » ont le sens que leur donne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944¹ et qui, dans le présent Accord, est appelée « la Convention ».

B. L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la Thaïlande, du Directeur général du Département des transports au Ministère des communications de la Thaïlande, et, en ce qui concerne l'Inde, du Directeur général de l'aviation civile de l'Inde, et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ces autorités.

C. Le terme « capacité » appliqué à un service aérien indique désigne la quantité de passagers, de marchandises et de courrier dont le transport est prévu et autorisé en vertu du présent Accord sur la route ou la section de route dont il s'agit, au cours d'une période convenue.

D. L'annexe du présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toutes mentions de l'« Accord » viseront également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera disposé autrement de façon expresse.

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

FAIT à Bangkok, en double exemplaire, en langue anglaise, le 12 juin de l'an 2499 de l'ère bouddhique (1956).

Pour le Gouvernement du Royaume de Thaïlande :

(Signé) WAN WAITHAYAKON

KROMMUN NARADHIP BONGSPRABANDH

Pour le Gouvernement de l'Inde : .

(Signé) P. ACHUTA MENON

¹ Voir note 2, p. 26 de ce volume.

ANNEX

SECTION I

The airline(s) designated by the Government of the Kingdom of Thailand shall be entitled to operate air services in both directions on the route(s) specified in this section and to land for traffic purposes in the territory of India at each of the points specified :

- (1) Thailand—points in Burma and East Pakistan—Calcutta and beyond.
- (2) Thailand—points in Burma and East Pakistan—Calcutta—points in Ceylon and beyond.

SECTION II

The airline(s) designated by the Government of India shall be intitled to operate air services in both directions on the route(s) specified in this section and to land for traffic purposes in the territory of Thailand at each of the points specified:

(1) India—points in East Pakistan and Burma—Bangkok and, if desired, points in Indo-China—a point in the Philippines—a point in Malaya—a point in Indonesia—a point in New Guinea—a point in Borneo—points in Australia and/or Fiji or beyond.

(2) India—points in East Pakistan and Burma—Bangkok—points in Indo-China—a point in the Philippines—Hong Kong—points in China and Japan, and, if desired, beyond.

SECTION III

Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

SECTION IV

No specified air services shall be operated unless the starting point or the terminal points of the service lies within the territory of the Contracting Party designating the airline.

ANNEXE

SECTION I

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume de Thaïlande sont autorisées à exploiter des services aériens, dans les deux sens, sur la route ou les routes indiquées dans la présente section et à faire des escales commerciales sur le territoire de l'Inde à chacun des points indiqués :

- 1) Thaïlande-points en Birmanie et au Pakistan Oriental-Calcutta et au-delà.
- 2) Thaïlande-points en Birmanie et au Pakistan Oriental-Calcutta-points à Ceylan et au-delà.

SECTION II

L'entreprise ou les entreprises désignées par le Gouvernement de l'Inde sont autorisées à exploiter des services aériens, dans les deux sens, sur la route ou les routes indiquées dans la présente section et à faire des escales commerciales sur le territoire de la Thaïlande à chacun des points indiqués.

- 1) Inde-points au Pakistan Oriental et en Birmanie-Bangkok et, le cas échéant, des points en Indochine-un point aux Philippines-un point en Malaisie-un point en Indonésie-un point en Nouvelle-Guinée-un point à Bornéo-des points en Australie et/ou aux îles Fidji ou au-delà.
- 2) Inde-points au Pakistan Oriental et en Birmanie-Bangkok-points en Indochine-un point aux Philippines-Hong-kong-des points en Chine et au Japon et, le cas échéant, au-delà.

SECTION III

L'entreprise désignée pourra, lors de tout vol, supprimer à son gré des escales sur l'une quelconque des routes indiquées.

SECTION IV

Aucun service aérien indiqué ne pourra être exploité si son point de départ ou son point d'aboutissement n'est pas situé sur le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transports aériens.

EXCHANGE OF NOTES

I

EMBASSY OF INDIA, BANGKOK

No. 4330/83/2/56.

June 12th, 1956

Monsieur le Ministre,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of India and the Government of the Kingdom of Thailand relating to air services, which was signed on behalf of both Governments to-day¹, and to record hereunder the understanding of the Government of India concerning the following matter :

That either Contracting Party shall be entitled to realise in its territory, in respect of aircraft of the other Contracting Party, on a reciprocal basis the same aerodrome and route charges, including fees for landing, housing, communication, navigation, meteorological and other facilities as are charged from its designated airline in the territory of the other Contracting Party.

I have the honour to request your confirmation of the understanding recorded herein and to suggest that this Note and the reply thereto should constitute an agreement between our two Governments in this regard.

I avail myself of this opportunity, Monsieur le Ministre, to renew to Your Royal Highness the assurance of my highest consideration.

(Signed) P. ACHUTA MENON
Ambassador of India in Thailand

His Royal Highness Prince Naradhip Bongsprabandh
Minister of Foreign Affairs
Bangkok

¹ See p. 342 of this volume.

ÉCHANGE DE NOTES

I

AMBASSADE DE L'INDE, BANGKOK

N° 4330/83/2/56.

Le 12 juin 1956

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord entre le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande relatif aux services aériens qui a été signé ce jour au nom des deux Gouvernements¹, j'ai l'honneur d'exposer ci-après l'interprétation du Gouvernement de l'Inde touchant la question suivante :

Sur la base de la réciprocité, chacune des Parties contractantes aura le droit, sur son territoire, d'appliquer à l'égard des aéronefs de l'autre Partie contractante, pour l'utilisation des aéroports et autres facilités d'exploitation des routes, les mêmes taxes que celles qui sont appliquées aux aéronefs de son entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris, notamment, les droits perçus en matière d'atterrissage, de logement, de communications, de navigation et de services météorologiques.

J'ai l'honneur de vous demander confirmation de l'interprétation exposée ci-dessus et de proposer que la présente note et la réponse à celle-ci constituent un accord entre nos deux Gouvernements à cet égard.

Je saisis, etc.

(Signé) P. ACHUTA MENON

Ambassadeur de l'Inde en Thaïlande

Son Altesse royale le prince Naradhip Bongsprabandh
Ministre des affaires étrangères
Bangkok

¹ Voir p. 343 de ce volume.

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS
SARANROM PALACE

No. 17381/2499

12th June B. E. 2499

Monsieur l'Ambassadeur,

I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note No. 4330/83/2/56 dated the 12th June, 1956, which reads as follows :

[See note I]

In reply, I have the honour to inform Your Excellency that the Government of the Kingdom of Thailand approve of the understanding recorded in the above Note and agree that Your Excellency's Note and the present reply shall constitute an agreement between our two Governments in this regard.

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 P. Achuta Menon
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of India
Bangkok

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
PALAIS SARANROM

N° 17381/2499

Le 12 juin de l'an 2499 de l'ère bouddhique

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence, n° 4330/83, 2/56 en date du 12 juin 1956, rédigée dans les termes suivants :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence que le Gouvernement du Royaume de Thaïlande approuve l'interprétation exposée dans la note reproduite ci-dessus et accepte que ladite note de Votre Excellence et la présente réponse constituent entre nos deux Gouvernements un accord à cet égard.

Je saisis, etc.

(Signé) NARADHIP
Ministre des affaires étrangères

Son Excellence Monsieur P. Achuta Menon
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de l'Inde
Bangkok

No. 3618

FINLAND
and
UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

**Agreement (with annex) concerning trackage rights on the
USSR railways for goods trains of the Finnish railways.
Signed at Moscow, on 14 September 1956**

Official texts: Finnish and Russian.

Registered by Finland on 1 December 1956.

FINLANDE
et
UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES
SOVIÉTIQUES

**Accord (avec annexe) relatif au passage en transit des
trains de marchandises des chemins de fer finlandais
sur une section des voies ferrées de l'URSS. Signé à
Moscou, le 14 septembre 1956**

Textes officiels finnois et russe.

Enregistré par la Finlande le 1^{er} décembre 1956.

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

No. 3618. SOPIMUS SUOMEN RAUTATEIDEN TAVARAJUN-
NIEN KAUTTAKULUSTA SNT-LIITON RAUTATEIDEN
RATAOSUUEDELLA

Suomen Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö toiselta puolen ja Sosialististen Neuvostotasavaltujen Liiton Kulkulaitosministeriö toiselta puolen ovat valtuutettujensa kautta sopineet seuraavasta :

1 artikla

SNT-Liiton rautatiet sallivat Suomen rautateiden kauttakuluttavarajunien kulun rataosalla SNT-Liiton valtakunnanraja—Syväoro—Värtsilä—SNT-Liiton valtakunnanraja.

2 artikla

Suomen rautateiden kauttakuluttavarajunat kokoonpannaan näiden rautateiden teknillistä käyttöä koskevien sääntöjen mukaisesti, ja on niissä SNT-Liiton rautateillä kulkiessaan Suomen rautateiden veturit ja junahenkilökunta.

3 artikla

Suomalaisten kauttakuluttajunien liikennöiminen mainitulla rataosalla tapahtuu SNT-Liiton rautateiden liikennöimisestä ja opasteista annettujen Määräysten mukaisesti.

Näiden junien kulun määrä vahvistetaan enintään 3 junapariksi vuorokaudessa. Junan suurimmaksi painoksi määrätään 1200 tonnia ja junan rungon pituudeksi 100 akselia (veturia lukuunottamatta).

Näiden junien kulun aikataulusta sopivat keskenään Suomen rautatiehallitus sekä Lokakuun ja Kirovin rautateiden hallitukset Suomen ja Neuvostoliiton rautatierajasekakomiteassa.

5 tuntia ennen luovutusvuorokauden alkua (klo 18 Moskovan aikaa) Niiralan ja Parikkalan asemapäälliköt tiedoittavat vastaavasti Värtsilän ja Syväoron asemapäälliköille, minkä numeroiset Suomen rautateiden junat määrätään kulkuun seuraavan vuorokauden aikana.

4 artikla

Suomen rautatiet varustavat veturinsa poltto- ja voiteluaineilla koko matkaa varten.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

№. 3618. СОГЛАШЕНИЕ О ПРОПУСКЕ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ФИНЛЯНДИИ ТРАНЗИТОМ ПО УЧАСТКУ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СССР

Министерство путей сообщения Союза Советских Социалистических Республик, с одной стороны, и Министерство путей сообщения и общественных работ Финляндии, с другой, в лице своих уполномоченных заключили Соглашение о нижеследующем:

Статья 1

Железные дороги СССР пропускают транзитные грузовые поезда железных дорог Финляндии по участку госграница СССР—Сювяоро—Вяртсиля—госграница СССР.

Статья 2

Транзитные грузовые поезда железных дорог Финляндии формируются по Правилам технической эксплуатации этих железных дорог и при следовании по железным дорогам СССР обслуживаются паровозами и поездным персоналом железных дорог Финляндии.

Статья 3

Движение транзитных финских поездов на указанном участке осуществляется по Правилам движения и сигнализации железных дорог СССР.

Размеры движения этих поездов устанавливаются в количестве не более 3 пар поездов ежедневно. Максимальный вес поезда устанавливается 1 200 тонн, а длина состава поезда 100 осей (без паровоза).

График движения этих поездов согласовывается Управлениями Октябрьской и Кировской железных дорог с Управлением железных дорог Финляндии на Советско-Финляндской пограничной железнодорожной комиссии.

За 5 часов до начала отчетных суток (18 часов по московскому времени) начальники станций Ниирала и Париккала соответственно извещают начальников станций Вяртсиля и Сювяоро о том, какие номера поездов железных дорог Финляндии будут назначены в обращение в предстоящие сутки.

Статья 4

Железные дороги Финляндии снабжают свои паровозы топливом и смазочными материалами на весь путь следования.

Vedenanto suomalaisten kauttakulkujunien vetureille ja niiden tulipesän puhdistaminen tapahtuu junien kulusta sovitussa aikataulussa mainituilla asemilla.

SNT-Liiton rautatiet luovuttavat suomalaisille kauttakulkujunille vettä maksuttomasti.

5 artikla

Suomalaisten kauttakulkujunien tavaroiden ja liikkuvan kaluston luovuttamista ei rajaasemilla toimiteta.

SNT-Liiton rautateiden virkailijat suorittavat liikkuvan kaluston teknillisen ja kaupallisen tarkastuksen vain näiden junien vaarattoman kulun varmistamiseksi.

Vaunut, joiden kunto ei vastaa Suomen ja Neuvostoliiton rautatierajasopimuksen liitteessä N:o 6 mainittuja teknillisiä ehtoja, täytyy poistaa suomalaisesta kauttakulkujunasta ja palauttaa Suomen rautateiden raja-asemalle sen puolen veturilla, jonka toimesta luovutusjunien kuljetus tällä rataosalla suoritetaan.

Vaunujen, niin kuormattujen kuin tyhjienkin, tulee olla lyijytetyt ja luokkujen suljetut.

Suomalaisilla kauttakulkujunilla kuljetettavat tavarat eivät ole tullin tai muun tarkastuksen alaisia, eikä niistä myöskään kanneta tullimaksuja, kauttakuljetus- tai muita maksuja.

6 artikla

Suomalaisten kauttakulkujunien liikkuvan kaluston luovutus ja niiden kulku rataosalla SNT-Liiton valtakunnanraja — Syväoro — Värtsilä — SNT-Liiton valtakunnanraja tapahtuu vaunuluettelojen perusteella, jotka Suomen rautateiden raja-asemat laativat 6 kappaleena.

Näihin vaunuluetteluihin painetaan oikeaan yläkulmaan leima „финский транзитный поезд”.

Suomalaisen kauttakulkujunan konduktöörille annetaan vaunuluetteloja viisi kappaletta, joista hän luovuttaa SNT-Liiton rautateiden tulo- ja lähtöraja-asemalle kaksi kappaletta kullekin.

7 artikla

Suomen rautateiden junan henkilökunnan rajanylitykseen ja oleskeluun SNT-Liiton rataosuudella sovelletaan Suomen ja Neuvostoliiton rautatierajasopimuksen (mainitun Sopimuksen liitteen N:o 2) määräyksiä.

Чистка топок паровозов транзитных финских поездов и снабжение их водой производятся на станциях, указанных в согласованном графике движения поездов.

Железные дороги СССР обеспечивают паровозы транзитных финских поездов водой бесплатно.

Статья 5

Передача грузов и подвижного состава транзитных финских поездов на пограничных станциях не производится.

Технический и коммерческий осмотр подвижного состава агентами железных дорог СССР производится только для обеспечения безопасности движения этих поездов.

Вагоны, состояние которых не соответствует техническим условиям, изложенным в приложении № 6 к Советско-Финляндскому пограничному железнодорожному соглашению, должны быть исключены из транзитного финского поезда и возвращены на пограничную станцию железных дорог Финляндии паровозами той стороны, которая обслуживает передаточные поезда на этом участке.

Вагоны как груженные, так и порожние должны быть запломбированы, а люки закрыты.

Грузы, перевозимые в транзитных финских поездах, не подлежат досмотру и таможенному контролю, а также не облагаются таможенными пошлинами, транзитными и иными сборами.

Статья 6

Учет перехода подвижного состава транзитных финских поездов и проследования их по участку госграница СССР — Сювяоро — Вярсиля — госграница СССР производится по вагонным ведомостям, составляемым пограничными станциями железных дорог Финляндии в 6 экземплярах.

На этих вагонных ведомостях в верхнем правом углу ставится штамп « финский транзитный поезд ».

Пять экземпляров вагонной ведомости передается кондуктору транзитного финского поезда, из которых по два экземпляра кондуктор оставляет на входной и выходной пограничных станциях железных дорог СССР.

Статья 7

Переход и пребывание поездного персонала железных дорог Финляндии на железнодорожном участке СССР регулируются Советско-Финляндским пограничным железнодорожным соглашением (Приложение № 2 к указанному Соглашению).

Suomen rautateiden rautatiehenkilökunnan matkaa varten laaditaan nimi-luettelo viitenä kappaleena. Neljä kappaletta annetaan suomalaisen kauttakulkujunan konduktöörille, joista konduktööri luovuttaa Suomen ja SNT-Liiton tulo- ja lähtörajalta toimiville tarkastuselimille yhden kullekin.

Suomen rautatiet ovat vastuussa kauttakulkujunien junahenkilökunnan toiminnasta matkan aikana SNT-Liiton rautateilla.

8 artikla

Suomalaisten kauttakulkujunien liikkeessa SNT-Liiton rautateilla huolehtivat nämä rautatiet niiden ulkoisesta vartioinnista.

Junassa olevien tavaroiden säilymisestä ja vaunujen teknillisestä kunnosta on vastuussa suomalaisten kauttakulkujunien henkilökunta.

Jos sivullisia henkilöitä päästetään suomalaisiin juniin, näiden kauttakulun aikana SNT-Liiton rautateilla, on näiden junien henkilökunta vastuussa SNT-Liiton rautateiden hallinnolle tällaisten henkilöiden laittomasta kuljetuksesta.

9 artikla

Opasteiden oikeata tulkittamista ja junaliikennesääntöjen noudattamista varten rataosalla SNT-Liiton valtakunnanraja — Syväoro—Värtsilä—SNT-Liiton valtakunnanraja SNT-Liiton rautatiet asettavat kutakin Suomen rautateiden kauttakulkujunaa saattamaan opasteiden tuntemisesta ja junaliikennesääntöjen noudattamisesta vastuussa olevan opaskuljettajan.

Yhden henkilön suomalaisesta veturimiehistöstä on osattava venäjänkieltä.

10 artikla

Pikainen, liikkuvaa kalustoa junasta poistamatta tapahtuva veturien ja vaunujen korjaus, laakeripesien voitelu ja kaupallisten puutteellisuuksien korjaaminen suomalaisen kauttakulkujunan liikkeessa SNT-Liiton rautateilla tapahtuu tämän junan junahenkilökunnan toimesta.

Ellei vaunujen korjausta voida suorittaa kalustoa junasta irrottamatta tai suomalaisen kauttakulkujunan junahenkilökunnan toimesta suorittaa kaupallisten puutteellisuuksien poistamista, suoritetaan tämä SNT-Liiton rautateiden toimesta ja kustannuksella suomalaisen kauttakulkujunan konduktöörin kirjallisten ilmoitusten perusteella.

SNT-Liiton rautateiden suorittamasta vaunujen korjauksesta laaditaan pöytäkirjat Suomen ja Neuvostoliiton rautatierajasopimuksen 59 §:ssä mainitulla tavalla.

Именной список на переезд железнодорожного персонала железных дорог Финляндии составляется в пяти экземплярах. Четыре экземпляра вручаются кондуктору транзитного финского поезда, из которых кондуктор передает по одному экземпляру входным и выходным пограничным контрольным органам СССР и Финляндии.

За действия поездного персонала транзитных поездов при следовании их по железным дорогам СССР отвечают железные дороги Финляндии.

Статья 8

Внешняя охрана транзитных финских поездов при следовании их по железным дорогам СССР осуществляется этими дорогами.

За сохранность находящегося в поезде груза и за техническое состояние вагонов несет ответственность персонал транзитных финских поездов.

В случаях посадки посторонних лиц на финские поезда, следующие транзитом по железным дорогам СССР, персонал этих поездов несет ответственность перед администрацией железных дорог СССР за незаконный провоз таких лиц.

Статья 9

Для правильного определения показаний сигналов и соблюдения правил движения поездов по железнодорожному участку госграница СССР—Сювяоро—Вяртсиля—госграница СССР железные дороги СССР выделяют ответственного за распознавание сигналов и соблюдение правил движения поездов проводника-машиниста для сопровождения каждого транзитного поезда железных дорог Финляндии.

В составе финской паровозной бригады должно быть одно лицо, владеющее русским языком.

Статья 10

Текущий безотцепочный ремонт паровозов и вагонов, заливка бункера смазкой и исправление коммерческих неисправностей в пути следования транзитного финского поезда по железным дорогам СССР выполняются поездным персоналом этого поезда.

При невозможности выполнить безотцепочный ремонт вагонов или устранить коммерческие неисправности силами персонала транзитного финского поезда это производится силами и средствами железных дорог СССР по письменным заявкам кондуктора транзитного финского поезда.

Ремонт вагонов, произведенный железными дорогами СССР, оформляется порядком, предусмотренным § 59 Советско-Финляндского пограничного железнодорожного соглашения.

11 artikla

Jos junasta on teknillisten tai kaupallisten vikojen takia pakko irroittaa vaunuja, suomalaisen kauttakulkujunan konduktööri luovuttaa irroitettavat vaunut SNT-Liiton rautateiden virkailijoille suomen- ja venäjänkielellä kolmin kappalein laaditulla toimituspöytäkirjalla (Liite N:o 1)

Toimituspöytäkirjan kaksi kappaletta luovutetaan SNT-Liiton rautateiden edustajille, kolmannen jäädessä konduktöörin haltuun.

Toimituspöytäkirjat allekirjoittavat suomalaisen kauttakulkujunan konduktööri ja sen SNT-Liiton rautateiden aseman, jolle vaunut jätetään, asemapäälikkö.

Toimituspöytäkirjassa on mainittava vaunun teknillinen ja kaupallinen kunto.

Korjauksen jälkeen vaunu liitetään ensimmäiseen samaan suuntaan menevään suomalaiseen kauttakulkujunaan.

12 artikla

Lääkintäavun antaminen, suomalaisten kauttakulkujunien junahenkilökunnan oikeus puhelin- ja lennätinyhteyksien käyttöön samoinkuin menettely näille junille sattuvien onnettomuuksien yhteydessä ja muu järjestetään Suomen ja Neuvostoliiton rautatierajasopimuksen ehtojen mukaisesti.

13 artikla

Suomen rautatiet maksavat SNT-Liiton rautateille :

a) suomalaisten kauttakulkujunien kulusta 142 km pituisella rataosalla SNT-Liiton valtakunnanraja — Syväoro — Värtsilä — SNT-Liiton valtakunnanraja 0,04 tariffiyksikköä liikkuvan kaluston (veturien, tenderien, vaunujen) kultakin todella kulkemalta akselikilometriltä ;

b) virkatoimista, joita SNT-Liiton rautateiden opaskuljettajat suorittavat suomalaisissa kauttakujunissa 70 tariffiyksikköä kultakin todella kulkeneelta junalta ;

c) suomalaisten kauttakulkujunien vaunujen teknillisten vikojen poistamisesta hinnaston mukaan, joka on otettu Suomen ja SNT-Liiton rautatierajasopimuksen liitteeseen N:o 9.

Yllämainitut tilitykset suoritetaan Suomen ja Neuvostoliiton rautatieyhdyshenkilöiden tilityksiä, kirjanpitoa ja saldoerien merkintää koskevien Sääntöjen määräysten mukaisesti.

Статья 11

В случае необходимости отцепки вагонов для устранения технических или коммерческих неисправностей, отцепляемые вагоны передаются кондуктором транзитного финского поезда агентам железных дорог СССР по акту, составляемому в трех экземплярах на русском и финском языках (Приложение № 1).

Два экземпляра акта передаются иредставителям железных дорог СССР, а третий экземпляр остается у кондуктора.

Акты подписываются кондуктором транзитного финского поезда и начальником станции железных дорог СССР, на которой произведена отцепка.

В акте должно быть указано техническое и коммерческое состояние вагона.

По окончании ремонта вагон включается в ближайший попутный траизитный финский поезд.

Статья 12

Оказание медицинской помощи, предоставление права пользования телефонно-телеграфной связью поезвному персоналу транзитных финских поездов, а также порядок действия при авариях с этими поездами и другое регулируются условиями, изложенными в Советско-Финляндском пограничном железнодорожном соглашении.

Статья 13

Железные дороги Финляндии уплачивают железным дорогам СССР:

a) за пробег транзитных финских поездов по участку госграница СССР—Сювяоро—Вяртсиля—госграница СССР, протяжением 142 км, по 0,04 тарифной единицы за каждый осе-километр фактически ироследовавшего подвижного состава (наровозов, тендеров, вагонов);

b) за обслуживание транзитных финских поездов машинистами-проводниками железных дорог СССР по 70 тарифных единиц за каждый фактически проведенный поезд;

c) за устранение технических неисправностей у вагонов транзитных финских поездов по расценочной ведомости — Приложение № 9 к Советско-Финляндскому пограничному железнодорожному соглашению.

Указанные расчеты производятся порядком, предусмотренным Правилами о расчетах, ведении отчетности и сальдировании платежей в Советско-Финляндском прямом железнодорожном сообщении.

14 artikla

Tämä Sopimus astuu voimaan joulukuun 1 p:stä 1956 ja on voimassa jommankumman sopimuspuolen, joka tiedottaa asiasta toiselle puolelle kirjeellisesti kuutta kuukautta aikaisemmin, taholta tapahtuneeseen irtisanomiseen saakka.

15 artikla

Tämä Sopimus on tehty ja allekirjoitettu Moskovassa syyskuun 14 päivänä 1956 kahtena suomen- ja venäjänkielisenä kappaleena, jotka tekstit ovat molemmat yhtä todistusvoimaisia.

Suomen Kululaitosten ja vleisten töiden ministeriön valtuuttamana

F. L. LEHTINEN

SNT-Liiton Kululaitosministeriön valtuuttamana

N. USHAKOV

Статья 14

Настоящее Соглашение вступает в силу с 1 декабря 1956 года и будет находиться в действии до его расторжения одной из сторон, которая посылает об этом письменное уведомление другой стороне за шесть месяцев.

Статья 15

Настоящее Соглашение составлено и подписано в Москве 14 сентября 1956 г. в двух экземплярах, каждый на русском и финском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

По уполномочию Министерства путей сообщения Союза ССР

Н. УШАКОВ

По уполномочию Министерства путей сообщения и общественных работ Финляндии

F. L. LENTINEN

Liite N:o 1 (11 Art.)

TOIMITUSPÖYTÄKIRJA N:o

VAUNUN JÄTTÄMISESTÄ, VIKOJEN KORJAUksesta JA JUNAAN LIITTÄMISESTÄ

Laadittukuun päivänä 195.....

Asema
(aseman leima)

Tämä toimituspöytäkirja on laadittu seuraavien henkilöiden läsnäollessa

.....
(sukunimi, toimi)

sen johdosta, että junaan N:o tarkastettaessa todettiin :

Vaunun N:o omistajarautatien merkit vaunun laji akseliluku
kantavuus tonnia tyhjänä/kuormattuna*.....
jätetty junasta
(tarkasti selostaen epäkuntoisuudet ilmoitetaan syyt vaunun jättämiseen).....
NT-Liiton rautateiden
aseman virkailija.....
(allekirjoitus)Suomen rautateiden junan
N:o konduktööri.....
(allekirjoitus)

VAUNUA JUNAAN LIITETÄESSÄ

Vaunu N:o omistajarautatien merkit akseliluku
vaunun laji kantavuus tonnia tyhjänä/kuormattuna*
.....liitetty junaan N:o
epäkuntoisuus korjattu.SNT-Liiton rautateiden
aseman virkailija.....
(leima ja allekirjoitus)Suomen rautateiden junan
N:o konduktööri.....
(allekirjoitus)

¹ tarpeeton ylipyyhitään.

Приложение № 1 (К статье 11)

А К Т №

об отцепке, устранении неисправностей и прицепке вагона

Составлен « » 195.... года

Станция
(штампель станции)Настоящий акт составлен в присутствии следующих лиц
.....
(фамилия, должность)..... о том, что при осмотре поезда № установлено:
Вагон № инициалы дороги род вагона
число осей грузоподъемность тонн
порожний / груженный *отцеплен
(указываются обстоятельства, вызвавшие отцепку с точным описанием неисправностей)Агент станции
железных дорог СССРКондуктор поезда №
железных дорог Финляндии.....
(подпись).....
(подпись)*При прицепке вагона*Вагон № инициалы дороги число осей род
вагона грузоподъемность
порожний / груженный * прицеплен к поезду №
исправность устранена.Агент станции
железных дорог СССРКондуктор поезда №
железных дорог Финляндии.....
(штампель и подпись).....
(подпись)

* Ненужное вычеркнуть.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 3618. AGREEMENT¹ BETWEEN FINLAND AND THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS CONCERNING TRACKAGE RIGHTS ON THE USSR RAILWAYS FOR GOODS TRAINS OF THE FINNISH RAILWAYS. SIGNED AT MOSCOW, ON 14 SEPTEMBER 1956

The Ministry of Transport and Public Works of Finland, on the one hand, and the Ministry of Transport of the Union of Soviet Socialist Republics, on the other hand, have through their plenipotentiaries, agreed as follows :

Article 1

The USSR railways shall allow through goods trains of the Finnish railways to use its trackage along the route USSR State frontier—Syväoro—Värtsilä—USSR State frontier.

Article 2

Through goods trains of the Finnish railways shall be made up in accordance with the technical regulations of the Finnish railways and, when using the trackage of the USSR railways, shall be operated with locomotives and crews of the Finnish railways.

Article 3

The movement of through Finnish goods trains along the said trackage shall be governed by the operating and signalling regulations of the USSR railways.

The frequency of such trains shall not exceed three pairs of trains every twenty-four hours. The maximum weight of each train shall be fixed at 1,200 tons and the length of the train at 100 axles (exclusive of the locomotive).

The time-table for such trains shall be agreed upon by the administrations of the October and the Kirov railways with the administration of the Finnish railways through a mixed Soviet-Finnish frontier railway commission.

¹ Came into force on 1 December 1956, in accordance with article 14.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 3618. ACCORD¹ ENTRE LA FINLANDE ET L'UNION
DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES
RELATIF AU PASSAGE EN TRANSIT DES TRAINS DE
MARCHANDISES DES CHEMINS DE FER FINLANDAIS
SUR UNE SECTION DES VOIES FERRÉES DE L'URSS.
SIGNÉ À MOSCOU, LE 14 SEPTEMBRE 1956

Le Ministère des voies de communication et des travaux publics de la Finlande, d'une part, et le Ministère des voies de communication de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, d'autre part, représentés par leurs plénipotentiaires respectifs, ont conclu l'Accord ci-après :

Article premier

Les Chemins de fer de l'URSS laisseront passer des trains de marchandises des Chemins de fer finlandais en transit sur la section suivante : frontière d'État de l'URSS-Syvääro-Värtsilä-frontière d'État de l'URSS.

Article 2

Les trains de marchandises des Chemins de fer finlandais passant en transit seront formés conformément au Règlement d'exploitation en vigueur dans lesdits Chemins de fer ; lors de leur passage sur les voies ferrées de l'URSS, ils seront remorqués par des locomotives et desservis par du personnel appartenant aux Chemins de fer finlandais.

Article 3

La circulation des trains de transit finlandais sur la section susindiquée s'effectuera conformément au règlement relatif à la circulation et à la signalisation sur les voies ferrées de l'URSS.

La fréquence de ces trains ne devra pas dépasser trois paires de trains par jour. Le poids maximum des trains est fixé à 1.200 tonnes et la longueur maximum des rames (non compris la locomotive) à 100 essieux.

Le graphique de marche de ces trains sera établi au sein de la Commission ferroviaire mixte soviéto-finlandaise, d'un commun accord entre la Direction des Chemins de fer d'Octobre et de Kirov, d'une part, et la Direction des Chemins de fer finlandais, d'autre part.

¹ Entré en vigueur le 1^{er} décembre 1956, conformément à l'article 14.

Five hours before the beginning of each twenty-four dispatching period (6 p. m. Moscow time), the station-masters at Niirala and Parikkala shall inform, respectively, the station-masters at Värtsilä and Syväoro of the numbers of the trains of the Finnish railways that are to be dispatched during the following twenty-four-hour period.

Article 4

The Finnish railways shall provide their locomotives with fuel and lubricants for the whole journey.

Stations where the fireboxes of locomotives of through Finnish trains may be cleaned and the water supply of such locomotives replenished shall be designated in the agreed time-table.

The USSR railways shall provide the locomotives of through Finnish trains with water free of charge.

Article 5

Neither the freight nor the rolling stock of through Finnish trains shall be transferred at frontier stations.

The rolling stock and freight shall be inspected by officials of the USSR railways for the sole purpose of ensuring the safe passage of those trains.

Wagons the condition of which does not satisfy the technical requirements set forth in annex No. 6 to the Soviet-Finnish Frontier Railway Agreement shall be removed from through Finnish trains and returned to the frontier station of the Finnish railways by the locomotives of the party which services transfer trains on that section of track.

Both loaded and empty wagons shall be sealed, and hatches shall be closed.

The freight carried by through Finnish trains shall not be subject to customs or other inspection nor to customs duties or to transit or other charges.

Article 6

The transfer of the rolling stock of through Finnish trains and its passage along the route USSR State frontier–Syväoro–Värtsilä–USSR State frontier shall be recorded in wagon lists drawn up in six copies by the frontier stations of the Finnish railways.

These wagon lists shall be stamped in the upper right-hand corner with the words (in Russian) “Through Finnish train”.

Cinq heures avant le début de chaque journée d'exploitation (18 heures, heure de Moscou), les chefs de gare de Niirala et de Parikkala communiqueront, respectivement, aux chefs de gare de Värtsilä et de Syväoro les numéros des trains des Chemins de fer finlandais qui seront mis en circulation au cours de la journée suivante d'exploitation.

Article 4

Les Chemins de fer finlandais muniront leurs locomotives de tout le combustible et de tous les lubrifiants dont elles auront besoin pour la totalité du trajet.

Le nettoyage des foyers des locomotives et le ravitaillement de celles-ci en eau s'effectueront dans les gares indiquées à cet effet sur le graphique de marche des trains établi d'un commun accord.

Les Chemins de fer de l'URSS fourniront gratuitement l'eau nécessaire aux locomotives des trains de transit finlandais.

Article 5

Aucune remise de chargements ou de matériel roulant des trains de transit finlandais ne sera faite dans les gares frontières.

L'inspection du matériel roulant et du chargement par les agents des Chemins de fer de l'URSS aura pour seul objet d'assurer la sécurité de circulation des trains en question.

Les wagons dont l'état ne répondra pas aux conditions techniques énoncées dans l'annexe n° 6 de l'Accord soviéto-finlandais relatif aux services ferroviaires frontaliers devront être désaccouplés des trains de transit finlandais et ramenés à la gare frontière des Chemins de fer finlandais par des locomotives appartenant à l'administration ferroviaire qui, sur cette section, assure le service des trains commerciaux ordinaires.

Tous les wagons, chargés ou vides, devront être plombés ; leurs trappes, portes et ouvertures seront dûment fermées.

Les marchandises transportées dans les trains de transit finlandais ne seront pas soumises à la visite ni au contrôle de la douane et elles seront exonérées du paiement de tous droits de douane, taxes de transit ou autres charges.

Article 6

Le passage du matériel roulant des trains de transit finlandais et son déplacement le long de la section : frontière d'État de l'URSS-Syväoro-Värtsilä-frontière d'État de l'URSS, sera contrôlé au moyen de bordereaux de composition du train établis en six exemplaires par les gares frontières des Chemins de fer finlandais.

Dans le coin supérieur droit de ces bordereaux, sera apposé un cachet portant la mention (en langue russe) « Train de transit finlandais ».

Five copies of the wagon list shall be given to the conductor of the through Finnish train, who shall in turn give two copies each to the frontier stations of entry and exit of the USSR railways.

Article 7

Train crews of the Finnish railways shall be subject to the provisions of the Soviet-Finnish Frontier Railway Agreement (annex No. 2 thereto) with regard to the crossing of the frontier and their presence on the trackage of the USSR railways.

A list of the members of a train crew of the Finnish railways shall be drawn up in five copies for each journey. Four copies shall be given to the conductor of the through Finnish train, who shall in turn give one copy each to the entry and exit frontier control organs of Finland and the USSR.

The Finnish railways shall be responsible for the actions of the crews of the through trains in the course of the journey on the trackage of the USSR railways.

Article 8

The external security of through Finnish trains during their passage along the USSR railways shall be ensured by the USSR railways.

The crews of the through Finnish trains shall be responsible for the safety of the freight carried in the trains and for the mechanical condition of the wagons.

If any unauthorized person boards a Finnish train during its passage along the USSR railways, the crew of the train shall be responsible to the railway administration of the USSR for the illegal carriage of such person.

Article 9

In order to ensure that signals are properly interpreted and the operating rules are observed along the route USSR State frontier—Syväoro—Värtsilä—USSR State frontier, the USSR railways shall appoint a pilot engine-driver to accompany each through train of the Finnish railways who shall be responsible for interpreting signals and observing the operating rules.

Each Finnish engine crew shall include one person having a knowledge of the Russian language.

Article 10

Minor repairs to locomotives or wagons not requiring uncoupling, the lubrication of journal-boxes and the correction of deficiencies in the freight on a through

Cinq exemplaires du bordereau seront remis au chef du train de transit finlandais, qui en déposera deux à la gare frontière d'entrée et deux à la gare frontière de sortie des Chemins de fer de l'URSS.

Article 7

Le passage et le séjour du personnel des Chemins de fer finlandais sur la section des Chemins de fer de l'URSS seront régis par l'Accord soviéto-finlandais relatif aux services ferroviaires frontaliers (annexe 2 dudit Accord).

La liste nominative des employés des Chemins de fer finlandais desservant les trains de transit sera établie en cinq exemplaires, dont quatre seront remis au chef du train de transit, qui en laissera un à chacune des autorités frontalières de l'URSS et de la Finlande qui exercent le contrôle à l'entrée et à la sortie.

Les Chemins de fer finlandais seront responsables des faits et gestes du personnel des trains de transit pendant leur parcours sur les voies ferrées de l'URSS.

Article 8

La sécurité extérieure des trains de transit finlandais pendant leur passage sur les voies des Chemins de fer de l'URSS sera assurée par ces derniers.

Le personnel des trains de transit finlandais sera responsable de la conservation des marchandises transportées et du bon état technique des wagons qui composent les trains.

Au cas où des personnes étrangères au service se trouveraient à bord des trains finlandais qui passent en transit sur les voies ferrées de l'URSS, le personnel desservant lesdits trains sera responsable à l'égard de l'administration des Chemins de fer de l'URSS pour le transport illicite de ces personnes.

Article 9

Afin d'assurer l'interprétation correcte des signaux et le respect des règles de circulation des trains sur la section ferroviaire : frontière d'État de l'URSS—Syvääro—Värtsilä—frontière d'État de l'URSS, les Chemins de fer de l'URSS détacheront sur chaque train de transit des Chemins de fer finlandais un conducteur-mécanicien qui sera chargé d'identifier les signaux et de faire respecter les règles de circulation des trains.

Un membre au moins de l'équipe desservant la locomotive finlandaise devra connaître la langue russe.

Article 10

Pendant le passage des trains de transit finlandais sur les voies des Chemins de fer de l'URSS, les réparations courantes des locomotives et des wagons qui ne

Finnish train operating on the trackage of the USSR railways shall be carried out by the crew of that train.

If wagons cannot be repaired without being uncoupled from the train or if deficiencies in the freight cannot be corrected by the crew of the through Finnish train, the necessary action shall be taken by and at the expense of the USSR railways on the basis of a requisition in writing from the conductor of the through Finnish train.

A record in the form prescribed by article 59 of the Soviet-Finnish Frontier Railway Agreement shall be kept of the repairs to wagons carried out by the USSR railways.

Article 11

If mechanical defects or the condition of the freight necessitates the uncoupling of a wagon, the conductor of the through Finnish train shall deliver the wagon to an official of the USSR railways and shall enter the transfer in a record drawn up in triplicate in the Finnish and Russian languages (annex No. 1).¹

Two copies of the record shall be given to the representatives of the USSR railways and the third copy shall be retained by the conductor.

The record shall be signed by the conductor of the through Finnish train and by the station-master of that station of the USSR railways where the wagon was left.

The condition of the wagon and the freight shall be stated in the record.

On completion of the repairs, the wagon shall be attached to the next through Finnish train proceeding in the same direction.

Article 12

Such matters as medical assistance, the right of the crews of through Finnish trains to use telephone and telegraph facilities, the procedure to be followed in case of accidents to trains and so on shall be governed by the conditions set forth in the Soviet-Finnish Frontier Railway Agreement.

Article 13

The Finnish railways shall pay the USSR railways :

¹ See p. 388 of this volume.

nécessitent pas un désaccouplement de matériel roulant, la lubrification des boîtes à graisse, l'élimination des défauts du chargement seront effectuées par le personnel du train en cause.

Au cas où le personnel du train de transit finlandais serait dans l'impossibilité de réparer les wagons sans les désaccoupler ou d'éliminer les défauts du chargement par ses propres moyens, ces opérations seront effectuées par le personnel et avec les moyens des Chemins de fer de l'URSS, sur demande écrite présentée par le chef du train de transit finlandais.

La réparation des wagons par les Chemins de fer de l'URSS sera effectuée dans les conditions prévues au paragraphe 59 de l'Accord soviéto-finlandais relatif aux services ferroviaires frontaliers.

Article 11

Lorsqu'il sera indispensable de désaccoupler des wagons pour éliminer les défauts du matériel roulant ou du chargement, le chef du train de transit finlandais remettra les wagons désaccouplés aux agents des Chemins de fer de l'URSS suivant un procès-verbal établi en trois exemplaires, en langues russe et finnoise (voir annexe n° 1)¹.

Le chef de train doit remettre deux exemplaires du procès-verbal aux représentants des Chemins de fer de l'URSS et garder le troisième par-devers lui.

Les procès-verbaux doivent être signés par le chef du train de transit finlandais et par le chef de la gare des Chemins de fer de l'URSS où le wagon a été désaccouplé.

Le procès-verbal doit indiquer l'état du wagon et de son chargement.

Lorsque la réparation est terminée, le wagon est accouplé au premier train de transit finlandais allant dans la direction voulue.

Article 12

La fourniture de secours médicaux, l'octroi au personnel des trains de transit finlandais du droit d'utiliser les liaisons téléphoniques et télégraphiques, la procédure à suivre en cas d'avaries subies par les trains de transit et certaines autres questions sont régies par les dispositions de l'Accord soviéto-finlandais relatif aux services ferroviaires frontaliers.

Article 13

Les Chemins de fer finlandais effectueront les paiements ci-après aux Chemins de fer de l'URSS :

¹ Voir p. 389 de ce volume.

(a) 0.04 tariff unit per axle-kilometre actually traversed by the rolling stock (locomotives, tenders, wagons) of through Finnish trains operating along the 142-kilometre route USSR State frontier–Syväoro–Värtsilä–USSR State frontier ;

(b) 70 tariff units per train actually operated, for the services furnished to through Finnish trains by pilot engine–drivers of the USSR railways ;

(c) The charges listed in annex No. 9 to the Soviet-Finnish Frontier Railway Agreement, for repairs to the wagons of through Finnish trains.

The accounting of the aforesaid charges shall be carried out in the manner provided in the regulations concerning accounts, book keeping and the adjustment of balances in connexion with Finnish-Soviet direct railway communications.

Article 14

This Agreement shall come into force on 1 December 1956 and shall remain in force until it is terminated by one of the Parties, subject to six months' written notice to the other Party.

Article 15

This Agreement was drawn up and signed at Moscow on 14 September 1956 in two copies in the Finnish and Russian languages, both texts being equally authentic.

For the Ministry of Transport and Public Works of Finland :

F. L. LEHTINEN

For the Ministry of Transport of the USSR :

N. USHAKOV

a) Pour le passage des trains de transit finlandais sur la section : frontière d'État de l'URSS—Syväoro—Värtsilä—frontière d'État de l'URSS d'une longueur de 142 km : 0,04 unité tarifaire pour chaque essieu-kilomètre du matériel roulant (locomotives, tenders, wagons) qui a effectivement parcouru le trajet ;

b) Pour la desserte des trains de transit finlandais par des conducteurs-mécaniciens des Chemins de fer de l'URSS : 70 unités tarifaires pour chaque train effectivement piloté ;

c) Pour l'élimination des défauts techniques des wagons des trains de transit finlandais : suivant le barème qui figure dans l'annexe n° 9 de l'Accord soviéto-finlandais relatif aux services ferroviaires frontaliers.

Les comptes susindiqués seront réglés dans les conditions prévues au Règlement sur les comptes, la comptabilité et les paiements afférents aux communications ferroviaires directes entre l'Union soviétique et la Finlande.

Article 14

Le présent Accord prendra effet le 1^{er} décembre 1956 et il demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit dénoncé par l'une des Parties au moyen d'une notification écrite adressée à l'autre Partie six mois au moins à l'avance.

Article 15

Le présent Accord a été fait et signé à Moscou le 14 septembre 1956, en deux exemplaires, chacun d'eux rédigé en langue finnoise et en langue russe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Ministère des voies de communication et des travaux publics de la Finlande:

F. L. LEHTINEN

Pour le Ministère des voies de communication de l'URSS :

N. OUCHAKOV

Annexe n° 1 (voir article 11)

PROCÈS-VERBAL N°

DE DÉSACCOUPLEMENT, DE RÉPARATION ET D'ACCOUPLEMENT D'UN WAGON

Établi le 195..

Gare
(cachet de la gare)

Le présent procès-verbal, établi en présence des personnes ci-après

.....
(noms, fonctions)

atteste que, lors de l'inspection du train n° il a été constaté ce qui suit :

Le wagon n° initiales du réseau type de wagon

nombre d'essieux charge utile tonnes

vide/chargé*

.....
a été désaccouplé pour les raisons ci-après
(indiquer les circonstances qui ont motivé le désaccouplement et décrire d'une manière précise
les défauts constatés)

.....
L'agent de la gare
des Chemins de fer de l'URSS

.....
(signature)

.....
Le chef du train n°
des Chemins de fer finlandais

.....
(signature)

ACCOUPLEMENT DU WAGON

Le wagon n° initiales du réseau nombre d'essieux

type de wagon charge utile

vide/chargé*

..... a été accouplé au train n°
après réparation.

.....
L'agent de la gare
des Chemins de fer de l'URSS

.....
(cachet et signature)

.....
Le chef du train n°
des Chemins de fer finlandais

.....
(signature)

¹ Biffer la mention inutile.

ANNEX A

*Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations*

ANNEXE A

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

ANNEX A

No. 3604. BILATERAL AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU. SIGNED AT LIMA, ON 22 SEPTEMBER 1952¹

MODIFICATIONS OF THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT**I**

In accordance with article IX, notes were exchanged at Lima on 18 March and 14 May 1954 between the Netherlands and Peruvian Governments, modifying route 1 of schedule I in the annex to the Agreement.

The modified route is now as follows :

From the Netherlands to :

1. Curaçao and/or Aruba via points in Venezuela, Colombia, Panama and Ecuador to Lima and other points in Peru to be fixed by subsequent agreement, and points beyond outside Peru in both directions.

II

In accordance with article IX, notes were exchanged at Lima on 29 February and 20 April 1956 between the Netherlands and Peruvian Governments for the addition of a third route in schedule I of the annex to the Agreement. The new route is as follows :

- (3) From the Netherlands via intermediate points in Panama and Ecuador to Lima and points beyond, in both directions.

Certified statements were registered by the International Civil Aviation Organization on 1 December 1956.

¹ See p. 49 of this volume.

ANNEXE A

N° 3604. ACCORD BILATÉRAL ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À LIMA, LE 22 SEPTEMBRE 1952¹

MODIFICATIONS DE L'ANNEXE À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ**I**

En application de l'article IX, des notes ont été échangées à Lima les 18 mars et 14 mai 1954 entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement du Pérou, en vue de modifier la route I du tableau I de l'annexe à l'Accord.

La route modifiée est libellée comme suit :

Des Pays-Bas vers :

1. Curaçao et/ou Aruba, via des points situés au Venezuela, en Colombie, au Panama et en Équateur, jusqu'à Lima, et d'autres points situés au Pérou dont il pourra être ultérieurement convenu et vers des points situés au-delà du Pérou ; dans les deux sens.

II

En application de l'article IX, des notes ont été échangées à Lima les 29 février et 20 avril 1956 entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement péruvien en vue d'ajouter une troisième route au tableau I de l'Annexe à l'Accord. La nouvelle route est libellée comme suit :

3. Des Pays-Bas, via des points intermédiaires et des points situés au Panama et en Équateur, jusqu'à Lima et des points situés au-delà ; dans les deux sens.

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} décembre 1956.

¹ Voir p. 49 de ce volume.

