



Treaty Series

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

VOLUME 465

Recueil des Traités

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

United Nations • Nations Unies
New York, 1964

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

VOLUME 465

1963

I. Nos. 6720-6732

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered on 15 May 1963*

	<i>Page</i>
No. 6720. Federal Republic of Germany and Spain:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Madrid, on 28 April 1960	3
No. 6721. Pakistan and Federal Republic of Germany:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Bonn, on 20 July 1960	41
No. 6722. India and Czechoslovakia:	
Agreement relating to air services (with annex). Signed at Prague, on 19 September 1960	67
No. 6723. Switzerland and Burma:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rangoon, on 31 October 1960	97
No. 6724. Pakistan and Canada:	
Agreement relating to air services (with annex). Signed at Karachi, on 21 December 1960	115
No. 6725. Luxembourg and Thailand:	
Air Transport Agreement. Signed at Luxembourg, on 29 December 1960	131
No. 6726. Sweden and Jordan:	
Agreement (with annex and exchange of notes) for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories. Signed at Amman, on 9 January 1961	155

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

VOLUME 465

1963

I. Nos 6720-6732

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés le 15 mai 1963*

	<i>Pages</i>
N° 6720. République fédérale d'Allemagne et Espagne:	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à Madrid, le 28 avril 1960	3
N° 6721. Pakistau et République fédérale d'Allemagne:	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à Bonn, le 20 juillet 1960	41
N° 6722. Inde et Tchécoslovaquie:	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Prague, le 19 septembre 1960	67
N° 6723. Suisse et Birmanie:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Rangoon, le 31 octobre 1960	97
N° 6724. Pakistan et Cauada:	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Karachi, le 21 décembre 1960	115
N° 6725. Luxembourg et Thaïlande:	
Accord relatif aux transports aériens. Signé à Luxembourg, le 29 décembre 1960	131
N° 6726. Suède et Jordanie:	
Accord (avec annexe et échange de notes) relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé à Amman, le 9 janvier 1961	155

	<i>Page</i>
No. 6727. Federal Republic of Germany and Japan:	
Agreement for air services (with exchange of notes). Signed at Bonn, on 18 January 1961	173
No. 6728. Czechoslovakia and Cuba:	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Prague, on 4 March 1961	209
No. 6729. Sweden and Guinea:	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Conakry, on 17 June 1961	235
No. 6730. Czechoslovakia and Ghana:	
Agreement (with route schedule) for air services between and beyond their re- spective territories. Signed at Prague, on 2 August 1961	249
No. 6731. Norway and Jordan:	
Agreement (with annex) for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories. Signed at Amman, on 21 August 1961	275
No. 6732. Netherlands and Mexico:	
Air Transport Agreement (with route schedule). Signed at Mexico, on 24 August 1961	291

	<i>Pages</i>
N° 6727. République fédérale d'Allemagne et Japon:	
Accord relatif aux services aériens (avec échange de notes). Signé à Bonn, le 18 janvier 1961	173
N° 6728. Tchécoslovaquie et Cuba:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Prague, le 4 mars 1961	209
N° 6729. Snède et Guinée:	
Accord relatif au transport aérien (avec annexe et échange de notes). Signé à Conakry, le 17 juin 1961	235
N° 6730. Tchécoslovaquie et Ghana:	
Accord (avec tableau de routes) relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé à Prague, le 2 août 1961	249
N° 6731. Norvège et Jordanie:	
Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé à Amman, le 21 août 1961	275
N° 6732. Pays-Bas et Mexique:	
Accord relatif aux transports aériens (avec tableau de routes). Signé à Mexico, le 24 août 1961	291

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 *Recueil*, ont été établies par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

I

Treaties and international agreements

registered

on 15 May 1963

Nos. 6720 to 6732



Traités et accords internationaux

enregistrés

le 15 mai 1963

N^{os} 6720 à 6732

No. 6720

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
SPAIN**

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at Madrid, on 28 April 1960**

Official texts: German and Spanish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
ESPAGNE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec échange de
notes). Signé à Madrid, le 28 avril 1960**

Textes officiels allemand et espagnol.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 6720. ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND UND SPANIEN ÜBER DEN LUFTVER-
KEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und Spanien,

In dem Wunsch, den zivilen Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten zu regeln,

Haben folgendes vereinbart :

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

- a) „Luftfahrtbehörde“, in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf Spanien den Minister für Luftfahrt, oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben zuständig ist ;
- b) „Bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Fluglinien betreiben soll ;
- c) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „Internationaler Fluglinienverkehr“, „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben die in Artikel 2 und 96 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen nach den Vorschriften dieses Abkommens

das Recht des Überflugs,

das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und

das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung von gewerblichem internationalen Verkehr mit Fluggästen, Post und/oder Fracht an den Punkten in seinem Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Abs. 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

No. 6720. CONVENIO ENTRE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA
FEDERAL DE ALEMANIA SOBRE TRANSPORTE AÉREO.
FIRMADO EN MADRID, EL 28 DE ABRIL DE 1960

España y la República Federal de Alemania

Animados del deseo de regular el tráfico aéreo civil entre sus respectivos territorios,

Han convenido en lo siguiente :

Artículo 1

A los fines del presente Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo :

- a) el término « autoridades aeronáuticas » se referirá en el caso de la República Federal de Alemania, al Ministro Federal de Transportes, en el caso de España al Ministro del Aire o en ambos casos a cualquier otra persona o institución competente para asumir las funciones ejercidas por los mismos.
- b) el término « empresa designada » se referirá a una empresa de transportes aéreos que un Estado contratante haya designado por escrito al otro Estado contratante de acuerdo con el Artículo 3 de este Convenio como la empresa que se va a encargar del servicio aéreo internacional en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio ;
- c) los términos « territorio », « servicio aéreo », « servicio aéreo internacional » y « aterrizaje técnico » tienen el significado de los Artículos 2 y 96 del Convenio para la Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944.

Artículo 2

1. Cada Estado contratante garantizará al otro Estado contratante, a fin de que las empresas aéreas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio :

El derecho de sobrevuelo,

el derecho de hacer escalas con fines no comerciales,

el derecho de entrar y salir con fines comerciales, para la realización del tráfico internacional de pasajeros, correo y/o carga, en los lugares de su territorio mencionados en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) de este Artículo.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten den internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

Artikel 3

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

- a) der Vertragsstaat, dem die in Artikel 2 Abs. 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen.

(3) Jeder Vertragsstaat kann von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Staates, der die Rechte gewährt, für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind, einschließlich der Vorschriften über den Schadenersatz.

(4) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat bezeichneten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des Vertragsstaates des Unternehmens oder diesem selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Abs. 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des die Rechte gewährenden Vertragsstaates oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Abs. 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einem Meinungsaustausch nach Artikel 12 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

2. Las rutas en las cuales las empresas aéreas designadas, de los dos Estados contratantes, estarán autorizadas a verificar los servicios aéreos internacionales, serán especificadas en un Cuadro de Rutas, que se acordará por cambio de Notas.

Artículo 3

1. Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio, pueden ser inaugurados en cualquier tiempo, siempre que

- a) el Estado contratante al cual se le haya concedido los derechos especificados en el párrafo (1) del Artículo 2, hubiese designado por escrito una o más empresas aéreas, y
- b) que el Estado contratante que otorgue estos derechos hubiese autorizado a la empresa o a las empresas designadas para la inauguración de los servicios aéreos.

2. El Estado contratante que otorgue estos derechos deberá a reserva de lo estipulado en los párrafos (3) y (4) de este Artículo, y de lo acordado en el Artículo 9 de este Convenio, dar sin demora la autorización antes mencionada para el servicio aéreo internacional.

3. Cada Estado contratante puede exigir a la empresa designada por el otro Estado contratante, que presente pruebas de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las disposiciones legales y administrativas del Estado que concede los derechos para la realización del tráfico aéreo internacional incluidas las disposiciones para indemnización.

4. Cada uno de los Estados contratantes se reserva el derecho de impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el Artículo 2 de este Convenio a cualquier empresa designada por el otro Estado contratante si tal empresa fuese incapaz de probar, cuando se solicite, que una parte esencial de la propiedad y el control efectivo de dicha empresa están a cargo de nacionales o corporaciones pertenecientes al Estado de la empresa o a cargo de este Estado contratante.

Artículo 4

1. Cada Estado contratante puede revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida, conforme al párrafo (2) del Artículo 3 en el caso de que una empresa designada no cumpla con las leyes y reglamentos del Estado contratante que le concedió los derechos, o no cumpla las disposiciones estipuladas en este Convenio o las obligaciones, que de ellas se deriven. Esto regirá también si no se observasen las condiciones del párrafo (4) del Artículo 3. Cada Estado contratante ejercerá este derecho solamente después de un intercambio de opiniones de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 12, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o reglamentos.

(2) Jeder Vertragsstaat kann die Bezeichnung seines Unternehmens durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat rückgängig machen und durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für inländische Luftfahrzeuge erhoben werden.

Artikel 6

Die Vertragsstaaten gewähren hinsichtlich der Luftfahrzeuge, die von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, und hinsichtlich der zu dem Betrieb dieser Luftfahrzeuge erforderlichen Waren die folgenden Abgabenvergünstigungen :

1. Die von einem bezeichneten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, Ausrüstungsgegenstände und Bordverpflegung, bleiben unter Zollüberwachung frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von diesen Waren erhobenen Abgaben.
2. Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die unter Zollüberwachung im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates an Bord von Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens genommen werden und im internationalen Fluglinienverkehr Verwendung finden, bleiben nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von diesen Waren erhobenen Abgaben sowie von besonderen Verbrauchsabgaben.

Artikel 7

(1) Den Unternehmen jedes Vertragsstaates ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Für beide Vertragsstaaten ist die Entwicklung des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten von grundlegender Bedeutung.

(3) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen eines Ver-

2. Cada Estado contratante puede revocar la designación de su empresa, mediante comunicación escrita al otro Estado contratante y sustituirla por otra empresa. La nueva empresa designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la empresa a la que sustituye.

Artículo 5

Los derechos impuestos por cada uno de los Estados contratantes para la utilización de aeropuertos y otros servicios prestados a las aeronaves de una empresa designada del otro Estado contratante, no podrán ser más altos que los fijados para sus aeronaves nacionales.

Artículo 6

Cada Parte contratante otorga a las aeronaves que las empresas designadas por la otra Parte contratante empleen exclusivamente en el servicio aéreo internacional, así como a todo el material que dichas aeronaves necesiten para prestar su servicio, las siguientes exenciones :

1. Las aeronaves designadas por una Parte contratante que efectúen entradas y salidas en el territorio de la otra Parte contratante o pasen por él, incluidos el carburante, lubricantes, repuestos, pertrechos y provisiones para tripulantes y pasajeros que lleven a bordo, disfrutarán de franquicia de derechos de aduanas y demás gravámenes anejos a la importación, exportación o tránsito de tales mercancías, siempre que estén bajo el control de las Autoridades aduaneras correspondientes.
2. Los carburantes, aceites lubricantes, piezas de repuesto y equipo usual, que en territorio de la otra Parte contratante y bajo control de aduana sean tomados a bordo de aeronaves de empresas designadas y sean empleados en el servicio aéreo internacional quedan en régimen de reciprocidad exentos de derechos aduaneros y de otros gravámenes anejos a la importación, exportación y tránsito de estas mercancías así como de los impuestos especiales de consumo.

Artículo 7

1. Deberá existir justa e igual oportunidad para todas las empresas designadas de cada uno de los Estados contratantes para realizar el servicio en cualquier ruta especificada en el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio.

2. Constituye para ambos Estados contratantes un derecho primordial el desarrollo del tráfico entre sus respectivos territorios.

3. En la realización del servicio aéreo internacional en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio, una empresa designada

tragsstaates auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(4) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten, im anderen Vertragsstaat gelegenen Punkten einer Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs zusätzlich zu dem Verkehr zwischen den Hoheitsgebieten beider Vertragsstaaten so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens 30 Tage vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen übermitteln, die notwendig sind, um das auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen des erstgenannten Vertragsstaates bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

(3) Die Luftfahrtbehörden überwachen in gegenseitigem Einvernehmen unter Berücksichtigung der statistischen Unterlagen, daß die von jedem Dienst bereitzustellenden Kapazitäten den Grundsätzen des Artikels 7 entsprechen.

de uno de los Estados contratantes deberá tener en consideración los intereses de una empresa designada del otro Estado contratante, a fin de no afectar indebidamente el servicio aéreo que esta última empresa mantiene en las mismas rutas o parte de ellas.

4. El servicio aéreo internacional en cualquiera de las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio deberá tener como primordial objetivo ofrecer una capacidad adecuada para satisfacer las demandas previsibles del tráfico para y del territorio del Estado contratante que designa la empresa. El derecho de esta empresa para efectuar transportes entre los puntos de una ruta especificados de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio que se encuentren localizados en el territorio del otro Estado contratante, y puntos localizados en un tercer país o países, deberá ser ejercido complementariamente al tráfico entre los respectivos territorios de ambas Partes contratantes en favor de los intereses de un desenvolvimiento ordenado del tráfico aéreo internacional, de suerte que aquella capacidad tenga en cuenta

- a) la demanda de tráfico para y del territorio del Estado contratante que haya designado la empresa ;
- b) la demanda de tráfico existente en las zonas que cruzan los servicios aéreos, teniendo en cuenta los servicios locales y regionales ;
- c) las exigencias económicas de un servicio aéreo en tránsito.

Artículo 8

1. Las empresas designadas deberán comunicar a las autoridades aeronáuticas de ambos Estados contratantes, por lo menos con treinta días de anticipación a la inauguración de los servicios en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio, la clase de servicio, los tipos de aeronaves que se van a usar y los cuadros de itinerarios de vuelos. Esto se hará igualmente en el caso de que haya posteriores modificaciones.

2. Las autoridades aeronáuticas de un Estado contratante deberán proporcionar a las autoridades aeronáuticas del otro Estado contratante, cuando se solicite, publicaciones periódicas u otros informes de estadísticas de las empresas designadas, que sean necesarias para controlar la capacidad ofrecida por cualquier empresa designada del primer Estado contratante en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio. Tales informes deben contener todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y el destino del tráfico.

3. Las autoridades aeronáuticas vigilarán de común acuerdo, teniendo en cuenta los datos estadísticos que las capacidades a ofrecer en cada servicio correspondan a los principios del Artículo 7.

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten bezeichneten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, wenn möglich unmittelbar untereinander verständigen.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens 30 Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit den ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, durch Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 14 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat der Vertragsstaat, der sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt, das Recht, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 10

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 13 dieses Abkommens statt.

Artículo 9

1. Las tarifas que se cobrarán por pasajes y fletes en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio serán fijadas tomando en consideración todos los factores relevantes, tales como, el costo de explotación, lucros razonables, las características de las varias rutas y las tarifas cobradas por otras empresas que operan en las mismas rutas o parte de ellas. Al fijar esas tarifas tendrán que ser observadas las cláusulas de los siguientes puntos :

2. Las tarifas deben ser fijadas, si es posible, por cada ruta y conforme convenio celebrado entre las respectivas empresas designadas. Con este fin las empresas designadas deberán acatar las decisiones tomadas para el establecimiento de las tarifas, por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), o bien, a ser posible, deberán entenderse directamente entre sí previa consulta con las empresas de transportes aéreos de terceros países que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

3. Cualquier tarifa acordada de este modo deberá ser sometida a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambos Estados contratantes, por lo menos treinta días antes de la fecha fijada para su implantación. Este período puede ser reducido en casos especiales siempre que las autoridades aeronáuticas estén de acuerdo con ello.

4. No habiéndose llegado a un acuerdo entre las empresas designadas conforme al párrafo (2), o si uno de los Estados contratantes no estuviera de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación, conforme al párrafo (3), las autoridades aeronáuticas de los dos Estados contratantes, deberán, de común acuerdo, fijar las tarifas para aquellas rutas o parte de las mismas, sobre las cuales no se ha llegado a ningún acuerdo.

5. En el caso de que no se llegase a un acuerdo, conforme a lo manifestado en el precedente párrafo (4), entre las autoridades aeronáuticas de los dos Estados contratantes, deberán aplicarse entonces las cláusulas del Artículo 14 de este Convenio. Hasta que no sea dictada una sentencia arbitral, el Estado contratante, que ha manifestado su desaprobación a las tarifas, tiene el derecho de solicitar del otro Estado contratante, que mantenga las tarifas anteriores.

Artículo 10

En el caso de que entrase en vigor un convenio general multilateral sobre el transporte aéreo, aceptado por ambos Estados contratantes, prevalecerán entonces las cláusulas del convenio multilateral. Todas las discusiones con el fin de determinar hasta que punto el presente Convenio será revocado, modificado o suplementado por las cláusulas del convenio multilateral, se efectuarán de acuerdo con el Artículo 13 del presente Convenio.

Artikel 11

Jedes bezeichnete Unternehmen kann im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates sein eigenes Personal unterhalten, das zu der technischen und verwaltungsmäßigen Aufrechterhaltung seiner Dienste unerlässlich ist.

Artikel 12

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

Artikel 13

(1) Zur Erörterung der Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragsstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn ein Meinungsaustausch nach Artikel 12 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 18 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie durch Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Abs. 2 vereinbart sind.

Artikel 14

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach den Artikeln 12 oder 13 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter benennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von 60 Tagen benannt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb von 30 Tagen, die auf ihre Benennung folgen, auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Benennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsstaaten bindend.

Artículo 11

Cada empresa designada podrá mantener en el territorio de la otra Parte contratante su propio personal que sea indispensable para el mantenimiento técnico y administrativo de sus servicios.

Artículo 12

Siempre que sea necesario deberá haber un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de los dos Estados contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación y lograr un acuerdo en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio.

Artículo 13

1. Para la discusión de las modificaciones de este acuerdo o del Cuadro de Rutas cada una de las Partes contratantes puede en cualquier momento solicitar una consulta. El mismo procedimiento se utilizará para la discusión de la interpretación y aplicación del Convenio cuando el intercambio de opiniones previsto en el Artículo 12 no haya tenido éxito. Dicha consulta comenzará dentro de un plazo de sesenta días contados a partir de la recepción de la solicitud.

2. Las modificaciones que se concierten sobre este Convenio, entrarán en vigor de acuerdo con el procedimiento indicado en el Artículo 18 de este Convenio.

3. Las modificaciones que se hagan en el Cuadro de Rutas entrarán en vigor, tan pronto como se haya llegado a un acuerdo sobre las mismas mediante un intercambio de Notas, conforme al párrafo (2) del Artículo 2.

Artículo 14

1. En el caso de que una divergencia resultante de la interpretación o aplicación del presente Convenio no pudiese ser solucionada de acuerdo con los Artículos 12 y 13 de este Convenio, será sometida a un tribunal de arbitraje a petición de uno de los Estados contratantes.

2. Ese Tribunal de arbitraje deberá estar compuesto en cada caso de forma que cada uno de los Estados contratantes designe un árbitro y estos árbitros designarán de común acuerdo un presidente que debe ser ciudadano de un tercer Estado. Si los árbitros no hubiesen sido designados durante sesenta días siguientes a la fecha en que fué entregada la solicitud de arbitraje por parte de cualquiera de los Estados contratantes o si los árbitros no pudiesen llegar a un acuerdo sobre la elección del presidente dentro de los treinta días siguientes a su designación, se rogará al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que efectúe los nombramientos necesarios. Su decisión será obligatoria para ambos Estados contratantes.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gütliche Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

(4) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der übrigen Kosten.

(5) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

Artikel 15

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endet 270 Tage nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

Artikel 16

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenaustausch nach Artikel 2 Abs. 2 und Artikel 13 Abs. 3 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 17

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsstaaten auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs, soweit diese in Kraft sind.

Artikel 18

Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht. Es tritt 30 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Madrid am 28. April 1960 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland :

L. WERZ

Für Spanien :

CASTIELLA

3. En el caso de que no se pudiese llegar a un acuerdo amigablemente, el tribunal de arbitraje tomará sus decisiones por mayoría de votos. A menos que sea convenido lo contrario por los Estados contratantes, el tribunal de arbitraje determinará sus normas de procedimiento y su sede.

4. Cada uno de los Estados contratantes deberá sufragar los gastos de sus árbitros, así como la mitad de los demás gastos.

5. Los Estados contratantes se comprometen a ejecutar cualquier disposición interina emitida durante el proceso, lo mismo que la sentencia, la cual será considerada como definitiva.

Artículo 15

Cada uno de los Estados contratantes, puede en cualquier momento, denunciar el presente Convenio. Este Convenio terminará doscientos setenta días después de la fecha en que haya recibido la denuncia el otro Estado contratante, a menos que de mutuo acuerdo los Estados contratantes hayan convenido en que se retire la denuncia del Convenio, antes de la terminación del plazo señalado para la expiración.

Artículo 16

El presente Convenio, cualquier modificación que se haga en el mismo y cualquier Canje de Notas, de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 y el párrafo (3) del Artículo 13 de este Convenio, deberán ser comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional para su registro.

Artículo 17

El presente Convenio sustituirá a todos los Convenios anteriores que pudieran estar en vigor sobre servicios aéreos internacionales entre los Estados contratantes.

Artículo 18

El presente Convenio deberá ser ratificado. Los documentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en Bonn. Este Convenio entrará en vigor treinta días después del Canje de los documentos de ratificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, ambos Plenipotenciarios han firmado el presente Convenio.

HECHO en Madrid, el día veintiocho de abril de mil novecientos sesenta en duplicado, en los idiomas español y alemán, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por España :

CASTIELLA

Por la República Federal de Alemania :

L. WERZ

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER DEUTSCHE GESCHÄFTSTRÄGER .

Madrid, den 28. April 1960

Herr Minister,

Ich beehre mich, auf Artikel 2 Abs. 2 des in Madrid am heutigen Tage unterzeichneten Abkommens über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Spanien Bezug zu nehmen. Es besteht Einverständnis darüber, daß der Fluglinienverkehr entsprechend dem nachstehenden Fluglinienplan durchgeführt werden kann.

A. NACHBARLINIENVERKEHR

I. Von der Bundesrepublik Deutschland nach Spanien.

- a) Von Punkten in der Bundesrepublik nach Madrid ;
- b) von Punkten in der Bundesrepublik nach Barcelona ;
- c) von Punkten in der Bundesrepublik nach Palma de Mallorca.

II. Von Spanien nach der Bundesrepublik Deutschland.

- a) Von Punkten in Spanien nach Frankfurt am Main ;
- b) von Punkten in Spanien nach Stuttgart.

B. ÜBRIGER LINIENVERKEHR

I. Deutsche Linien

- a) Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Nizza oder Bordeaux nach Barcelona oder Madrid und darüberhinaus nach Lissabon ;
- b) von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Paris oder Nizza nach Madrid und darüberhinaus nach Lissabon, Casablanca, Dakar, Recife, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Puerto Alegre, Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile.

II. Spanische Linien

- a) Von Punkten in Spanien über Lyon nach München und darüberhinaus nach Punkten in Österreich und Südosteuropa ;
- b) von Punkten in Spanien über Paris und/oder Brüssel und/oder Amsterdam nach Hamburg und darüberhinaus nach Kopenhagen, Stockholm, Helsinki.

C

In Übereinstimmung mit dem Luftverkehrsabkommen zwischen Spanien und Portugal vom 31. März 1947 wird der Luftverkehr, der zwischen den beiden Mutterländern entsteht, ausschliesslich den bezeichneten Unternehmen dieser Länder vorbehalten.

D

Auf Wunsch der bezeichneten Unternehmen können auf den festgelegten Linien zeitweise oder endgültig Punkte ausgelassen werden.

E

Die Bestimmungsorte und Zwischenlandepunkte der unter B IIa) festgelegten Linie über die Bundesrepublik Deutschland hinaus werden vor Aufnahme des Betriebes auf dieser Linie durch die beiderseitigen Luftfahrtbehörden vereinbart. Das gleiche gilt für die Zwischenlandepunkte der unter B Ia) und b) festgelegten Linien.

F

Auf Wunsch der Regierung eines Vertragsstaates wird die Regierung des anderen Vertragsstaates die Erweiterung des Fluglinienplanes im nachstehenden Sinne wohlwollend erwägen.

Deutsche Linien

Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Paris oder Nizza nach Madrid und darüberhinaus nach Lissabon, Santa Maria, nach Punkten in der Karibischen See und darüberhinaus nach Punkten in Mittel- und Südamerika.

Spanische Linien

Von Punkten in Spanien über einen Punkt in der Bundesrepublik Deutschland und darüberhinaus über Punkte in Südosteuropa nach Punkten im Nahen Osten.

Ich habe die Ehre, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, daß sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den vorstehenden Abmachungen einverstanden erklärt. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mich wissen ließen, ob die spanische Regierung sie ebenfalls billigt. Bejahendenfalls werden diese Noten und ihre Antwort als Übereinkommen zwischen den beiden Regierungen angesehen werden.

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

L. WERZ

An Seine Exzellenz Herrn Fernando Maria Castiella
Minister für Auswärtige Angelegenheiten
Madrid

II

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Madrid, 28 de abril de 1960

Muy señor mío : Tengo la honra de acusar recibo de la Nota de fecha de hoy, que traducida dice lo siguiente :

« Tengo el honor de referirme al apartado 2º del Artículo 2 del Convenio, efectuado en Madrid el día 28 de abril de 1960 sobre el transporte aéreo entre la República Federal de Alemania y España.

Se ha convenido que los servicios aéreos pueden ser efectuados con arreglo al cuadro de rutas siguiente :

A. LÍNEAS DE VECINDAD

- I. Desde la República Federal de Alemania a España :
 - a) Desde puntos de la República Federal de Alemania a Madrid ;
 - b) Desde puntos de la República Federal de Alemania a Barcelona ;
 - c) Desde puntos de la República Federal de Alemania a Palma de Mallorca.
- II. Desde España a la República Federal de Alemania ;
 - a) Desde puntos en España a Francfort del Main ;
 - b) Desde puntos en España a Stuttgart.

B. OTRAS RUTAS

- I. Rutas alemanas
 - a) Desde puntos en la República Federal de Alemania, pasando por Niza o Burdeos, a Barcelona o Madrid y continuando a Lisboa ;
 - b) Desde puntos en la República Federal de Alemania, por París o Niza, a Madrid y continuando a Lisboa, Casablanca, Dakar, Recife, Río de Janeiro, San Pablo, Puerto Alegre, Montevideo, Buenos Aires, y Santiago de Chile.
- II. Rutas españolas
 - a) Desde puntos en España por Lyon a Munich y continuando a puntos en Austria y Sudeste de Europa ;
 - b) Desde puntos en España por París y/o Bruselas y/o Amsterdam a Hamburgo y continuando a Copenhague, Estocolmo y Helsinki.

C

De conformidad con el Convenio aéreo concertado entre España y Portugal el 31 de marzo de 1947 el tráfico aéreo que se origine entre ambos territorios metropolitanos queda reservado exclusivamente a las Empresas designadas de los citados países.

D

En las rutas especificadas podrán suprimirse uno o más puntos, temporal o definitivamente, a conveniencia de las Empresas designadas por ambas Partes contratantes.

E

Los destinos y puntos de escala intermedia más allá de la República Federal de Alemania en la ruta B. II *a)* se concertarán entre ambas Autoridades aéreas antes de iniciar cada servicio en dicha ruta.

El mismo procedimiento será de aplicación para los puntos de escala intermedia en las rutas B. I *a)* y *b)*.

F

A petición del Gobierno de una de las Partes contratantes el Gobierno de la otra Parte contratante considerará benévolamente la extensión del Cuadro de Rutas a las siguientes :

Rutas alemanas

Desde puntos en la República Federal de Alemania por París o Niza a Madrid y puntos más allá a Lisboa, Santa María a puntos en el Mer Caribe y más allá a puntos en Centro y Sud-América.

Rutas españolas

Desde puntos en España, por un punto en la República Federal de Alemania continuando a puntos del Sudeste de Europa y Oriente Medio.

« Tengo el honor de poner en conocimiento de Vuestra Excelencia, que el Gobierno de la República Federal de Alemania se declara conforme con las estipulaciones expuestas en lo que antecede.

« Agradecería a Vuestra Excelencia me quiera hacer saber si el Gobierno de España las aprueba igualmente. En caso afirmativo, esta Nota y la Contestación que reciba tendrán carácter de acuerdo entre ambos Gobiernos.

« Con este motivo le reitero, Señor Ministro, las seguridades de mi más alta consideración. »

Tengo la honra de comunicar a Vuestra Ilustrísima la conformidad del Gobierno español con lo que precede.

Le ruego acepte, Señor Ministro Encargado de Negocios, las seguridades de mi más distinguida consideración.

Fernando CASTIELLA

Ilmo. Señor Doctor Luitpold Werz
Ministro Consejero Encargado de Negocios a.i.
de la Embajada de la República Federal de Alemania
Madrid

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 6720. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND SPAIN. SIGN-
ED AT MADRID, ON 28 APRIL 1960

The Federal Republic of Germany and Spain,
Desiring to regulate civil air transport between their respective territories,
Have agreed as follows :

Article 1

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

- (a) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister for Transport ; in the case of Spain, the Minister for Air Transport ; or in both cases, any other person or agency competent to perform the functions exercised by the said authorities ;
- (b) The term "designated airline" shall mean an airline which one Contracting State has designated in writing to the other Contracting State, in accordance with article 3, as being the airline which is to operate the international air service on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2) ;
- (c) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning laid down in articles 2 and 96 of the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944.²

Article 2

(1) For the purpose of the operation of international air services by the designated airlines in accordance with the provisions of this Agreement, each Contracting State shall grant to the other Contracting State :

the right of transit ;
the right to make stops for non-traffic purposes ; and
the right to make flights for the commercial carriage of international traffic in passengers, mail and/or cargo to and from the points in its territory which are listed for each route specified in accordance with paragraph (2).

¹ Came into force on 2 September 1961, thirty days after the exchange of the instruments of ratification which took place at Bonn on 2 August 1961, in accordance with the provisions of article 18.

² 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 ; Vol. 199, p. 362 ; Vol. 252, p. 410 ; Vol. 324, p. 340 ; Vol. 355, p. 418, and Vol. 409, p. 370.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 6720. ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE ET L'ESPAGNE RELATIF AUX TRANS-
PORTS AÉRIENS. SIGNÉ À MADRID, LE 28 AVRIL 1960

La République fédérale d'Allemagne et l'Espagne,
Désirant réglementer les transports aériens civils entre leurs territoires respectifs,
Sont convenues de ce qui suit :

Article premier

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

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, du Ministre fédéral des transports, en ce qui concerne l'Espagne, du Ministre de l'air et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdits Ministres ;
- b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3, comme étant chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 ;
- c) Les expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention du 7 décembre 1944² relative à l'aviation civile internationale.

Article 2

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie, en vue de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées conformément au présent Accord, les droits ci-après :

Le droit de survol ;

Le droit d'escale non commerciale et

Le droit d'entrée et de sortie aux points de son territoire indiqués pour chacune des routes visées au paragraphe 2, en vue d'assurer le trafic international de passagers, de courrier et de marchandises.

¹ Entré en vigueur le 2 septembre 1961, trente jours après l'échange des instruments de ratification qui a eu lieu à Bonn le 2 août 1961, conformément aux dispositions de l'article 18.

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 ; vol. 199, p. 362 ; vol. 252, p. 410 ; vol. 324, p. 341 ; vol. 355, p. 418, et vol. 409, p. 370.

(2) The routes over which the designated airlines of the two Contracting States will be authorized to operate international air services shall be specified in a route schedule to be agreed upon in an exchange of notes.

Article 3

(1) The international air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), may be inaugurated at any time, provided that :

- (a) the Contracting State to which the rights specified in article 2, paragraph (1), are granted has designated in writing an airline or airlines, and
- (b) the Contracting State granting these rights has authorized the designated airline or airlines to inaugurate the air services.

(2) The Contracting State granting the rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) and subject to agreement being reached in accordance with article 9, authorize without delay the operation of the international air services.

(3) Each Contracting State may require an airline designated by the other Contracting State to satisfy if that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and administrative regulations of the State granting the rights for the operation of international air traffic, including the regulations concerning compensation for damage.

(4) Each Contracting State reserves the right to withhold the exercise of the rights granted in article 2 from an airline designated by the other Contracting State if such airline is unable on request to furnish proof that substantial ownership and effective control of the airline are vested in nationals or bodies corporate of the Contracting State of the airline or in that Contracting State itself.

Article 4

(1) Each Contracting State may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with article 3, paragraph (2), if a designated airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting State granting the rights, or to comply with the provisions of this Agreement, or to fulfil the obligations arising therefrom. The same shall apply if the proof referred to in article 3, paragraph (4), is not furnished. Each Contracting State shall exercise this right only after an exchange of views, in accordance with article 12, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Each Contracting State may, by giving notice in writing to the other Contracting State, withdraw the designation of an airline and replace it by another airline. The newly-designated airline shall have the same rights and obligations as the airline which it replaces.

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par les deux Parties contractantes seront autorisées à exploiter les services aériens internationaux seront indiquées dans un tableau des routes dont les Parties conviendront par échange de notes.

Article 3

1. Les services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 pourront être inaugurés à tout moment, à condition :

- a) Que la Partie contractante à laquelle les droits énoncés au paragraphe 1 de l'article 2 sont accordés, ait désigné par écrit une ou plusieurs entreprises et
- b) Que la Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise ou aux entreprises désignées la permission de mettre les services en exploitation.

2. La Partie contractante qui accorde les droits devra, sous réserve des paragraphes 3 et 4 ci-après et de l'Accord prévu à l'article 9, donner sans délai la permission d'exploiter les services aériens internationaux.

3. Chaque Partie contractante pourra exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements de la Partie qui accorde les droits en ce qui concerne l'exploitation des services aériens internationaux, y compris les dispositions relatives à l'indemnisation.

4. Chaque Partie contractante se réserve de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie l'exercice des droits accordés à l'article 2, au cas où cette entreprise ne serait pas en mesure de fournir, sur demande, la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de ressortissants ou d'organismes de cette autre Partie contractante ou appartiennent à cette Partie elle-même.

Article 4

1. Chaque Partie contractante pourra révoquer ou assortir de conditions la permission accordée, en vertu du paragraphe 2 de l'article 3, à une entreprise désignée, si celle-ci ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie ou aux dispositions du présent Accord, ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3 n'est pas fournie. Les Parties contractantes ne feront usage de cette faculté qu'après la consultation prévue à l'article 12, sauf nécessité de suspendre immédiatement l'exploitation du service ou d'imposer immédiatement des conditions pour empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints.

2. Chaque Partie contractante pourra, par communication écrite adressée à l'autre Partie, annuler la désignation d'une entreprise pour la remplacer par une autre entreprise. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise dont elle prendra la place.

Article 5

The charges imposed by either Contracting State for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Contracting State shall not be higher than those payable by its national aircraft.

Article 6

Each Contracting State shall grant the following fiscal privileges in respect of aircraft employed exclusively in international air services by a designated airline of the other Contracting State and in respect of the materials required for the operation of the said aircraft :

1. Aircraft employed by a designated airline of one Contracting State entering and thereafter departing from, or flying in transit over, the territory of the other Contracting State, as well as fuel, lubricating oils, spare parts, equipment and provisions on board such aircraft, shall, under customs supervision, be exempt from customs duties and other charges levied in connexion with the importation, exportation or transit of such goods.
2. Fuel, lubricating oils, spare parts and standard equipment which, under customs supervision, are taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting State in the territory of the other Contracting State and are used in international air services shall be exempt, on the basis of reciprocity, from customs duties and other charges levied in connexion with the importation, exportation or transit of such goods and from special consumption charges.

Article 7

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of each Contracting State to operate on each of the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2).

(2) The development of air services between their respective territories shall be a fundamental concern of both Contracting States.

(3) In operating international air services on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), a designated airline of one Contracting State shall take into account the interests of a designated airline of the other Contracting State, so as not to affect unduly the air services operated by the latter airline on the same routes or on portions thereof.

(4) The international air services operated on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to meet the foreseeable requirements of traffic to and from the territory of the Contracting State designating the airline. The right of the said airline to operate flights between points on a route specified in accordance with article 2, paragraph (2), which are situated in the other Contracting State and points in third

Article 5

Les droits que chaque Partie contractante exigera pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie ne seront pas plus élevés que ceux exigés des aéronefs nationaux.

Article 6

Chacune des Parties contractantes accordera pour les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie affectés exclusivement à un service international les marchandises dont lesdits aéronefs ont besoin pour assurer ce service, les exonérations de droits suivantes :

1. Les aéronefs d'une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes qui entrent sur le territoire de l'autre Partie, qui le quittent ou qui le survolent, de même que les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement et les provisions qui se trouvent à bord, seront exonérés des droits de douane et autres droits et taxes perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de telles marchandises, à condition de demeurer sous surveillance douanière.
2. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange et l'équipement normal pris à bord des aéronefs d'une entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous surveillance douanière, et utilisés en service aérien international seront, sur la base de la réciprocité, exonérés des droits de douane et autres droits et taxes perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit de telles marchandises, ainsi que des taxes spéciales à la consommation.

Article 7

1. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront la faculté de desservir, dans des conditions équitables et égales, chacune des routes visées au paragraphe 2 de l'article 2.

2. Les deux Parties contractantes ont pour devoir essentiel de développer le trafic aérien entre leurs territoires respectifs.

3. Toute entreprise désignée par une des Parties contractantes tiendra compte, en exploitant des services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2, des intérêts de toute entreprise désignée par l'autre Partie, afin de ne pas affecter indûment les services que celle-ci assure sur tout ou partie des mêmes routes.

4. Les services aériens internationaux exploités sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande prévisible de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'assurer des services entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, le long d'une route visée au paragraphe 2 de l'article 2, et des points situés sur le

States shall be exercised, in the interest of the orderly development of international air traffic additional to the traffic between the territories of the two Contracting States, in such a manner that capacity shall be adapted to :

- (a) the requirements of traffic from and to the territory of the Contracting State designating the airline ;
- (b) the requirements of traffic in the areas crossed, account being taken of local and regional services ;
- (c) the requirements of economic through-airline operation.

Article 8

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of both Contracting States not later than thirty days prior to the inauguration of service on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), particulars of the type of service, the types of aircraft to be used, and the flight schedules. The same shall apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting State shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting State at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as are required for the purpose of reviewing the capacity provided by a designated airline of the first Contracting State on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2). Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and its origin and destination.

(3) The aeronautical authorities shall, by mutual agreement and in the light of the statistical data, ensure that the capacity to be provided by each service conforms to the principles of article 7.

Article 9

(1) Tariffs to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with article 2, paragraph (2), shall be fixed by taking into account all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the tariffs charged by other airlines which operate over the same routes or portions thereof. In fixing such tariffs, the provisions of the following paragraphs shall be observed.

(2) The tariffs shall, if possible, be fixed for each route by agreement between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines shall abide by such decisions as are applicable under the tariff-fixing procedures of the International Air Transport Association (IATA), or shall, if possible, agree directly between themselves after consultation with the airlines of third States which operate over the same routes or portions thereof.

territoire d'États tiers devra, dans l'intérêt du développement méthodique du trafic aérien international, être considéré comme droit complémentaire des droits de trafic entre les territoires respectifs des deux Parties contractantes, et être exercé de telle façon que la capacité offerte soit proportionnée :

- a) À la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise,
- b) À la demande de trafic dans les régions desservies par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux,
- c) Aux exigences d'une exploitation économique des services long-courriers.

Article 8

1. Les entreprises désignées communiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, trente jours au plus tard avant la mise en exploitation des services sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2, les types de services qui seront assurés, les types d'aéronefs qui seront utilisés et les indicateurs d'horaires. Il en sera de même en cas de modification éventuelle.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, des entreprises désignées, dont elles auront besoin pour contrôler la capacité offerte par une entreprise de la première Partie sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2. Ces relevés comprendront tous renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

3. Les autorités aéronautiques veilleront d'un commun accord, en tenant compte des relevés statistiques, à ce que la capacité offerte par chaque service soit conforme aux principes de l'article 7.

Article 9

1. Les tarifs passagers et marchandises à utiliser sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 seront fixés compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents tels que les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les caractéristiques des divers services et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même route. Ces tarifs seront fixés de la manière indiquée ci-après.

2. Les tarifs seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, pour chacune des routes. À cet égard, les entreprises désignées se conformeront aux décisions applicables en vertu de la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international (IATA) ou, si possible, s'entendront directement entre elles, après consultation des entreprises d'États tiers desservant tout ou partie de la même route.

(3) The tariffs so fixed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting States not later than thirty days before the proposed date of their entry into force. This period may be reduced in special cases, if the aeronautical authorities so agree.

(4) If no agreement is reached between the designated airlines in accordance with paragraph (2), or if one of the Contracting States does not agree to the tariffs submitted for its approval in accordance with paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting States shall by agreement fix the tariffs for those routes or portions thereof on which agreement has not been reached.

(5) If no agreement is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting States in accordance with paragraph (4), the provisions of article 14 shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the Contracting State which has expressed disagreement with a tariff shall have the right to require the other Contracting State to maintain the tariffs previously in effect.

Article 10

If a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting States enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with article 13 of this Agreement.

Article 11

Each designated airline may maintain in the territory of the other Contracting State such staff as is essential to the technical and administrative maintenance of its services.

Article 12

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

Article 13

(1) One of the Contracting States may at any time request a consultation for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the route schedule. The same shall apply to discussions concerning the interpretation and application of the Agreement if an exchange of views in accordance with article 12 has proved unsuccessful. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of the request.

3. Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes 30 jours au plus tard avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être réduit dans certains cas si les autorités aéronautiques y consentent.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre comme il est dit au paragraphe 2 ou si une Partie contractante n'est pas disposée à approuver les tarifs qui lui auront été soumis en vertu du paragraphe 3, les autorités aéronautiques des Parties contractantes fixeront d'un commun accord les tarifs applicables aux routes ou sections de routes en cause.

5. Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à l'accord prévu au paragraphe 4, il y aura lieu d'appliquer les dispositions de l'article 14. Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui aura déclaré ne pas accepter un tarif aura le droit d'exiger de l'autre Partie le maintien des tarifs antérieurs.

Article 10

Au cas où serait conclue, en matière de transports aériens, une convention multilatérale de caractère général qui lierait les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite convention l'emportent. Pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention multilatérale abrogent, modifient ou complètent le présent Accord, il y aura lieu de procéder aux consultations prévues à l'article 13.

Article 11

Chacune des entreprises désignées pourra entretenir, sur le territoire de l'autre Partie, le personnel technique et administratif dont elle aura besoin pour ses services.

Article 12

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont aux échanges de vues qui seront nécessaires afin d'assurer une étroite collaboration et une bonne entente sur toutes les questions concernant l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 13

1. Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu au sujet de la modification du présent Accord ou du tableau des routes. Il en sera de même pour des consultations concernant l'interprétation et l'application du présent Accord, lorsque l'échange de vues prévu à l'article 12 sera resté sans effet. Les consultations commenceront dans les soixante jours de la réception de la demande.

(2) Amendments to this Agreement on which agreement has been reached shall enter into force in accordance with the procedure provided for in article 18.

(3) Changes in the route schedule shall enter into force as soon as they have been agreed upon in an exchange of notes in accordance with article 2, paragraph (2).

Article 14

1. Any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement which cannot be settled in accordance with article 12 or article 13 shall, at the request of either Contracting State, be referred to an arbitral tribunal.

2. The arbitral tribunal shall, in each case, be established in such a manner that each Contracting State shall appoint one arbitrator and these arbitrators shall agree upon a national of a third State as chairman. If the arbitrators have not been appointed within sixty days after the date on which a Contracting State has given notice of its intention to have recourse to an arbitral tribunal, or if the arbitrators cannot agree upon a chairman within thirty days after the date of their appointment, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization shall be requested to make the necessary appointments. His decision shall be binding upon the Contracting States.

3. If the arbitral tribunal cannot arrive at an amicable settlement of the dispute, it shall take a decision by majority vote. Unless the Contracting States agree otherwise, the arbitral tribunal shall establish its own rules of procedure and select its place of meeting.

4. Each Contracting State shall bear the cost of the services of its own arbitrator and one half of the remaining costs.

5. The Contracting States undertake to comply with any provisional measures ordered in the course of the proceedings and with the arbitral award, which shall be final.

Article 15

Either Contracting State may denounce this Agreement at any time. The Agreement shall cease to have effect 270 days after the date on which notice of denunciation is received by the other Contracting State, unless such notice is withdrawn by agreement between the Contracting States before the expiry of the said period.

Article 16

This Agreement, any amendments hereto and any exchange of notes in accordance with article 2, paragraph (2), and article 13, paragraph (3), shall be transmitted to the International Civil Aviation Organization for registration.

2. Les modifications qu'il aura été convenu d'apporter au présent Accord entreront en vigueur selon la procédure prévue à l'article 18.

3. Les modifications au tableau des routes entreront en vigueur lorsqu'elles auront été convenues par un échange de notes, conformément au paragraphe 2 de l'article 2.

Article 14

1. Tout différend quant à l'application ou à l'interprétation du présent Accord qui n'aura pu être réglé conformément aux dispositions des articles 12 ou 13 sera, sur la demande d'une des Parties contractantes, porté devant un tribunal arbitral.

2. Le tribunal arbitral sera, pour chaque affaire, composé de la manière suivante. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre et ces arbitres se mettront d'accord sur le choix d'un ressortissant d'un État tiers comme président. Si les arbitres ne sont pas nommés dans un délai de 60 jours après qu'une Partie contractante aura fait connaître son intention de recourir à l'arbitrage ou si les arbitres nommés ne parviennent pas à se mettre d'accord sur le choix d'un président dans les 30 jours qui suivent leur nomination, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale sera prié de procéder aux nominations nécessaires. Sa décision s'imposera aux Parties contractantes.

3. S'il n'obtient pas un règlement du différend à l'amiable, le tribunal se prononcera à la majorité des voix. Sauf convention contraire des Parties contractantes, il fixera lui-même sa procédure et le lieu où il siègera.

4. Chaque Partie contractante supportera les frais de son arbitre et la moitié des autres frais.

5. Les Parties contractantes s'engagent à exécuter les mesures provisoires ordonnées au cours de la procédure ainsi que la sentence arbitrale, qui sera définitive.

Article 15

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord. L'Accord prendra fin 270 jours après la réception de l'avis de dénonciation par l'autre Partie contractante, à moins que la dénonciation ne soit annulée d'un commun accord par les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

Article 16

Le présent Accord, ainsi que toutes modifications qui pourront y être apportées et toutes notes diplomatiques échangées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 et au paragraphe 3 de l'article 13, seront communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale aux fins d'enregistrement.

Article 17

This Agreement supersedes any previous agreements which may be in force between the Contracting States with respect to international air services.

Article 18

This Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged at Bonn as soon as possible. It shall enter into force thirty days after the date of the exchange of instruments of ratification.

IN WITNESS WHEREOF the plenipotentiaries of the two Parties have signed this Agreement.

DONE at Madrid, on 28 April 1960, in duplicate in the German and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic of Germany :

L. WERZ

For Spain :

CASTIELLA

EXCHANGE OF NOTES

I

THE GERMAN CHARGÉ D'AFFAIRES

Madrid, 28 April 1960

Sir,

I have the honour to refer to article 2, paragraph (2), of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and Spain, signed today¹ at Madrid. It has been agreed that air services may be operated in accordance with the following route schedule.

A. SERVICES BETWEEN THE TWO COUNTRIES

I. From the Federal Republic of Germany to Spain

- (a) From points in the Federal Republic to Madrid ;
- (b) From points in the Federal Republic to Barcelona ;
- (c) From points in the Federal Republic to Palma (Majorca).

¹ See p. 22 of this volume.

Article 17

Le présent Accord remplace tous accords antérieurs en vigueur entre les Parties contractantes en matière de transports aériens.

Article 18

Le présent Accord est sujet à ratification. Les instruments de ratification seront échangés à Bonn aussitôt que faire se pourra. L'Accord entrera en vigueur 30 jours après l'échange des instruments de ratification.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires des deux Parties ont signé le présent Accord.

FAIT à Madrid le 28 avril 1960, en double exemplaire, en langues allemande et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

L. WERZ

Pour l'Espagne :

CASTIELLA

ÉCHANGE DE NOTES

I

LE CHARGÉ D'AFFAIRES DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Madrid, le 28 avril 1960

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'article 2, paragraphe 2, de l'Accord relatif aux transports aériens conclu ce jour¹, à Madrid, entre la République fédérale d'Allemagne et l'Espagne. Il a été convenu que des services aériens pourraient être assurés sur les routes indiquées dans le tableau suivant :

A. ROUTES DE VOISINAGE

I. De la République fédérale d'Allemagne vers l'Espagne

- a) De points situés dans la République fédérale à Madrid ;
- b) De points situés dans la République fédérale à Barcelone ;
- c) De points situés dans la République fédérale à Palma de Majorque ;

¹ Voir p. 23 de ce volume.

II. From Spain to the Federal Republic of Germany

- (a) From points in Spain to Frankfurt-am-Main ;
- (b) From points in Spain to Stuttgart.

B. SERVICES ON OTHER ROUTES

I. German routes

- (a) From points in the Federal Republic of Germany *via* Nice or Bordeaux to Barcelona or Madrid and thence to Lisbon ;
- (b) From points in the Federal Republic of Germany *via* Paris or Nice to Madrid and thence to Lisbon, Casablanca, Dakar, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo, Pôrto Alegre, Montevideo, Buenos Aires, Santiago (Chile).

II. Spanish routes

- (a) From points in Spain *via* Lyons to Munich and points beyond in Austria and south-eastern Europe ;
- (b) From points in Spain *via* Paris and/or Brussels and/or Amsterdam to Hamburg and thence to Copenhagen, Stockholm, Helsinki.

C

In accordance with the air transport agreement of 31 March 1947 between Spain and Portugal, air traffic originating between the two metropolitan countries shall be reserved exclusively for the designated airlines of those countries.

D

Points on the specified routes may be omitted temporarily or permanently if the designated airlines so desire.

E

The destinations of and intermediate landing points on the route specified under B II (a) beyond the Federal Republic of Germany shall be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting States before service on that route is inaugurated. The same shall apply to the intermediate landing points on the routes specified under B I (a) and (b).

F

If so requested by the Government of one Contracting State, the Government of the other Contracting State shall give sympathetic consideration to extensions of the route schedule, as follows :

German routes

From points in the Federal Republic of Germany *via* Paris or Nice to Madrid and thence to Lisbon, Santa Maria, points in the Caribbean and thence to points in Central and South America.

- II. De l'Espagne vers la République fédérale d'Allemagne
- a) De points situés en Espagne à Francfort-sur-le-Main ;
 - b) De points situés en Espagne à Stuttgart.

B. AUTRES ROUTES

I. Routes allemandes

- a) De points situés dans la République fédérale d'Allemagne à Barcelone ou Madrid, via Nice ou Bordeaux, et au-delà à Lisbonne ;
- b) De points situés dans la République fédérale d'Allemagne à Madrid, via Paris ou Nice et au-delà à Lisbonne, Casablanca, Dakar, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo, Puerto Alegre, Montevideo, Buenos Aires, Santiago du Chili.

II. Routes espagnoles

- a) De points situés en Espagne à Munich, via Lyon et au-delà à des points situés en Autriche et en Europe du Sud-Est ;
- b) De points situés en Espagne à Hambourg, via Paris et/ou Bruxelles et/ou Amsterdam, et au-delà à Copenhague, Stockholm, Helsinki.

C

Conformément à l'Accord de transports aériens conclu entre l'Espagne et le Portugal le 31 mars 1947, le trafic aérien qui s'effectuera entre les deux territoires métropolitains sera réservé exclusivement aux entreprises désignées de ces pays.

D

Les entreprises désignées pourront, si elles le désirent, supprimer provisoirement ou définitivement des escales sur les routes indiquées.

E

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes fixeront d'un commun accord les points de destination et les escales sur la route indiquée à la rubrique B. II. a, via la République fédérale d'Allemagne et au-delà, avant la mise en exploitation des services sur cette route. Il en sera de même pour les escales situées sur les routes indiquées aux rubriques B. I., a et b.

F

Si le Gouvernement d'une Partie contractante le désire, le Gouvernement de l'autre Partie contractante envisagera favorablement l'extension du tableau des routes de la façon suivante :

Routes allemandes

De points situés dans la République fédérale d'Allemagne à Madrid, via Paris ou Nice, et au-delà à Lisbonne, Santa Maria vers des points situés dans la mer des Antilles et au-delà vers des points situés en Amérique centrale et en Amérique du Sud ;

Spanish routes

From points in Spain *via* a point in the Federal Republic of Germany and thence *via* points in south-eastern Europe to points in the Near East.

I have the honour to inform you that the Government of the Federal Republic of Germany agrees to the foregoing arrangements. I should be grateful if you would inform me whether the Spanish Government also approves them. If so, this note and your reply shall be regarded as constituting an agreement between the two Governments.

I have the honour to be, etc.

L. WERZ

His Excellency Mr. Fernando Maria Castiella
Minister for Foreign Affairs
Madrid

II

Madrid, 28 April 1960

Sir,

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

[See note I]

I have the honour to inform you that the Spanish Government agrees with the foregoing.

I have the honour to be, etc.

Fernando CASTIELLA

Dr. Luitpold Werz
Counsellor
Acting Chargé d'Affaires
Embassy of the Federal Republic of Germany
Madrid

Routes espagnoles

De points situés en Espagne vers le Proche-Orient, via un point situé dans la République fédérale d'Allemagne et des points situés en Europe du Sud-Est.

Je tiens à porter à votre connaissance que le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne accepte les arrangements précités. Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement espagnol les accepte également. Dans l'affirmative, la présente note et votre réponse seront considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

L. WERZ

Son Excellence Monsieur Fernando Maria Castiella
Ministre des affaires étrangères
Madrid

11

Madrid, le 28 avril 1960

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, rédigée comme suit :

[*Voir note I*]

Je tiens à porter à votre connaissance que le Gouvernement espagnol accepte ce qui précède.

Agréer, etc.

Fernando CASTIELLA

Monsieur Luitpold Werz
Chargé d'affaires par intérim
Ambassade de la République fédérale d'Allemagne
Madrid

No. 6721

PAKISTAN
and
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at Bonn, on 20 July 1960**

Official texts of the Agreement: English and German.

Official text of the notes: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

PAKISTAN
et
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

**Accord relatif aux transports aériens (avec échange de
notes). Signé à Bonn, le 20 juillet 1960**

Textes officiels de l'Accord: anglais et allemand.

Texte officiel des notes: anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

No. 6721. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN PAKISTAN AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY.
SIGNED AT BONN, ON 20 JULY 1960

Pakistan and the Federal Republic of Germany, hereinafter described as the Contracting Parties ;

Being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement,³ both done at Chicago on the 7th day of December 1944, the terms of which Convention and Agreement are binding on both Parties,

And desiring to conclude an agreement for the operation of air transport services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows :

Article 1

1. For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated in the text :
 - (a) the term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Pakistan, the Director General of Civil Aviation; in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport ; or, in both cases, any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities ;
 - (b) the term "designated airline" shall mean an airline that one Contracting Party has designated writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement.
2. The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall, for the purposes of this Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation as amended at present or in future.

¹ Came into force on 25 November 1961, thirty days after the exchange of the instruments of ratification which took place at Karachi on 26 October 1961, in accordance with article 15.

² See footnote 2, p. 22 of this volume.

³ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 84, p. 389 ; Vol. 139, p. 469 ; Vol. 178, p. 419 ; Vol. 199, p. 363 ; Vol. 260, p. 462 ; Vol. 324, p. 342 ; Vol. 355, p. 419 ; Vol. 409, p. 372, and Vol. 417, p. 354.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 6721. ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND UND PAKISTAN ÜBER DEN LUFT-
VERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und Pakistan — im Folgenden als „Vertragsparteien“ bezeichnet —

Als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und der Vereinbarung über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr, die am 7. Dezember 1944 in Chikago geschlossen wurden und für beide Vertragsparteien bindend sind,

Und in dem Wunsche, ein Abkommen über den Betrieb von Luftverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

Haben folgendes vereinbart :

Artikel 1

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

- a) „Luftfahrtbehörde“ : in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr ; in bezug auf Pakistan den Generaldirektor der Zivilluftfahrt ; oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist ;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“ : ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

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

Article 2

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

- (a) the right to fly across its territory without landing ;
- (b) the right to land in its territory for non-traffic purposes, and
- (c) the right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 of this Article, in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

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

Article 3

1. The international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement may commence at any time, provided

- (a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph 1 of Article 2 are granted, has designated an airline in writing, and
- (b) the Contracting Party granting these rights has authorized the airline so designated to inaugurate the air services.

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

3. Each Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

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

Article 4

1. Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph 2 of Article 3 of this Agree-

Artikel 2

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

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

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

Artikel 3

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

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

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

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

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

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn das bezeichnete Unternehmen

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

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

Article 5

The charges imposed by either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by the aircraft of any national airline engaged in similar international air services.

Article 6

Each Contracting Party shall grant release from taxes and customs duties and fees in respect of aircraft of a designated airline of the other Contracting Party in so far as it is operating an international air service pursuant to this Agreement as follows :

- (a) The aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party entering into, departing from, or flying across or between points in the territory of the other Contracting Party, as well as the regular equipment and spare parts on board such aircraft, and not unloaded without consent of the customs authorities, shall be exempt from customs duties and other taxes chargeable by reason of importation, exportation or transit of goods, as well as from customs inspection fees.
- (b) Spare parts and articles of regular equipment for aircraft mentioned in sub-paragraph (a) above, which are
 - (i) removed from the aircraft or otherwise unloaded and stored within the territory of the other Contracting Party under customs supervision, or
 - (ii) imported into and stored in the territory of the other Contracting Party under customs supervision

die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

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

Artikel 5

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

Artikel 6

Jede Vertragspartei gewährt für die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei, soweit es nach diesem Abkommen einen internationalen Fluglinienverkehr betreibt, die folgenden Abgaben- und Gebührenvergünstigungen :

- a) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen, aus ihm ausfliegen oder es mit oder ohne Zwischenlandungen durchfliegen, einschließlich der üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile an Bord, soweit sie nicht ohne Zustimmung der Zollbehörden ausgeladen werden, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben sowie von den von der Zollverwaltung erhobenen Inspektionsgebühren ;
- b) Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände,
 - (i) die aus den in Buchstabe *a* genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden, oder
 - (ii) die für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

shall be exempt likewise from the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph (a) above, if they either are installed or taken on board the said aircraft under customs supervision, or are exported again otherwise than on board the said aircraft. The same exemptions shall be granted in respect of such spare parts and articles of regular equipment taken from appropriate stores of other foreign airlines and installed in the said aircraft or otherwise taken on board under customs supervision.

- (c) Fuel and lubricants on board the aircraft mentioned in sub-paragraph (a) above and introduced into the territory of the other Contracting Party may be used on board the aircraft free of the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph (a) above. This also applies to that part of any flight which takes place between points in the territory of that Contracting Party. Fuel and lubricants not mentioned in the first sentence of this sub-paragraph taken on by these aircraft under customs supervision within the territory of the other Contracting Party and used on the agreed service shall be exempt from or shall be the subject of remission or refund of the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph (a) above and any special consumption charges imposed on fuel and lubricants within the territory of that Contracting Party.
- (d) Aircraft stores on board the aircraft mentioned in sub-paragraph (a) above issued for immediate supply to passengers and crew members may be consumed on board the aircraft free of the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph (a) above, provided that the aircraft can be continuously supervised by customs authorities if intermediate landings within the territory of the other Contracting Party are made.

Article 7

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement.

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

3. The international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement should have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airline, Fifth Freedom Traffic to

bleiben ebenfalls frei von den in Buchstabe *a* erwähnten Zöllen und sonstigen Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden. Die gleiche Befreiung wird für solche Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

- c) Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Buchstabe *a* genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingebracht werden, dürfen frei von den in Buchstabe *a* erwähnten Zöllen und sonstigen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verwendet werden. Dies gilt auch für den Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei stattfindet. Für die in Satz 1 dieses Buchstabens nicht genannten Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung an Bord genommen und in dem vereinbarten Fluglinienverkehr verwendet werden, werden die in Buchstabe *a* erwähnten Zölle und sonstigen Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben, mit denen die Treibstoffe und Schmieröle im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei belastet sind, entweder vergütet oder nicht erhoben.
- d) Die an Bord der in Buchstabe *a* genannten Luftfahrzeuge befindlichen Bordvorräte, die zur unmittelbaren Versorgung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder ausgegeben werden, dürfen frei von den in Buchstabe *a* erwähnten Abgaben und Gebühren an Bord verwendet werden, soweit die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ständig zollamtlich überwacht werden können.

Artikel 7

(1) Den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie zu betreiben.

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

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat, wobei der

have a supplementary character. The right of such airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement located in the territory of the other Contracting Party, and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport subject to the principles mentioned above in this Article and in such a way that the capacity is related to :

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

Article 8

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

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airline as may reasonably be required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 9

1. In fixing rates to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement, account shall be taken of all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the rates charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof. In fixing such rates, the provisions of the following paragraphs should be observed.

2. The rates should be agreed for each route between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines should be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or should agree on such rates directly between

Verkehr der 5. Freiheit ergänzend betrieben werden soll. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs im Sinne der vorstehenden Grundsätze dieses Artikels und so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen sollen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mitteilen. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

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

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die Tarife sollen für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart werden. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder

themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof. Any rates so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties prior to the proposed date of their introduction.

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

4. If no accord, as envisaged in paragraph 3 of this Article, is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 13 of this Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award has been made, the Contracting Party which has withheld its consent to a given rate, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the rate previously in effect.

Article 10

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

Article 11

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

Article 12

A consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule. This procedure shall also apply to discussions pertaining to the interpretation and implementation of this Agreement if either Contracting Party is not satisfied with the outcome of the exchange of views within the meaning of Article 11. Such consultation shall commence within sixty days from the date of receipt of any such request.

die bezeichneten Unternehmen sollen nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife unmittelbar miteinander vereinbaren. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt.

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

(4) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 3 nicht erzielt, so findet Artikel 13 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs zu verlangen.

Artikel 10

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

Artikel 11

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

Artikel 12

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt auch für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn eine Vertragspartei mit dem Ergebnis des Meinungsaustausches nach Artikel 11 nicht zufriedengestellt ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Article 13

1. In case any disagreement arising out of the interpretation or implementation of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 12 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

2. Such arbitral tribunal shall be established in each individual case in such a way as to include one member to be designated by each Contracting Party, and these two members shall then agree upon the choice of a national of a third State as their chairman. If the members have not been designated within sixty days, nor the chairman within ninety days, after either Contracting Party has made known its intention of resorting to arbitration, either of the Contracting Parties may, in the absence of any other relevant agreement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. Where the President of the Council possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office should make the necessary appointments.

3. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both the Parties. Each of the Contracting Parties shall bear the expenses of its own member. The remaining expenses shall be borne in equal parts by both Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 14

This Agreement, any amendments thereto and any exchange of notes under paragraph 2 of Article 2 of this Agreement shall be communicated to the ICAO for registration.

Article 15

1. This Agreement shall be subject to ratification by both Contracting Parties. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Karachi.

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

3. Each Contracting Party may at any time give notice of termination of this Agreement, which shall expire one year after the date of the receipt of such notice by the other Contracting Party.

DONE at Bonn on July 20, 1960 in four originals, two in the English and two in the German language, all four texts being equally authentic.

For Pakistan :

(Signed) M. ZIAUDDIN

Pakistan's Ambassador

to the Federal Republic of Germany

For the Federal Republic of Germany :

(Signed) Hans-Joachim VON MERKATZ

Federal Minister of Matters

involving the Bundesrat and the Länder

Artikel 13

(1) Falls eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und diese sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen. Werden die Mitglieder nicht binnen sechzig Tagen, der Obmann nicht binnen neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei ihre Absicht, das Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Für den Fall, daß der Präsident des Rates die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien besitzt oder aus anderem Grunde verhindert ist, soll sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vornehmen.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Die Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitgliedes. Die übrigen Kosten werden von beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 14

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der ICAO zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 15

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung durch beide Vertragsparteien. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Karachi ausgetauscht.

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

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

GESCHEHEN zu Bonn am 20. Juli 1960 in vier Urschriften, zwei in deutscher und zwei in englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik

Deutschland :

VON MERKATZ

Für Pakistan :

M. ZIAUDDIN

EXCHANGE OF NOTES

I

THE FEDERAL MINISTER
FOR MATTEKS INVOLVING THE BUNDESRAT AND THE LÄNDER.

Bonn, July 20, 1960

Excellency,

I have the honour to refer to paragraph (2) of Article 2 of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and Pakistan signed at Bonn on July 20, 1960.¹ In the negotiations which have been conducted in connection with the above-mentioned Agreement it has been agreed that air services may be operated on the routes specified in the following Route Schedule :

ROUTE SCHEDULE

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

1	2	3	4
<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in the territory of Pakistan</i>	<i>Points beyond</i>
Points in the territory of the Federal Republic of Germany	Rome or Athens, Cairo or Beirut or Damascus, or Istanbul, Tehran or Kabul	Karachi	India, Burma, Thailand and beyond

II. Route to be operated by the airline designated by Pakistan

1	2	3	4
<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in the territory of the Federal Republic of Germany</i>	<i>Points beyond</i>
Karachi	Dahran or Kandhar and/or Tehran, Baghdad or Basra or Abadan, Damascus or Beirut or Cairo or Istanbul, Rome, Geneva or Zurich	Frankfurt or Düsseldorf	London and beyond

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

I have the honour to inform you that the Government of the Federal Republic of Germany agrees to the above Route Schedule. I should be grateful if you would inform me whether the Government of Pakistan also agrees to this Route Schedule.

¹ See p. 42 of this volume.

If this should be the case, the present note and your note in reply shall be regarded as Constituting an Arrangement between our Governments.

Accept, Excellency, the renewed assurance of my highest consideration.

His Excellency Mian Ziauddin
Bad Godesberg

II

THE AMBASSADOR OF PAKISTAN

[SEAL]

Bonn, July 20, 1960

Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your Note of July 20, 1960, which reads as follows :

[See note I]

I have the honour to inform you that my Government also agrees to the above Route Schedule. Your note and my note in reply shall be regarded as constituting an Arrangement between our Governments.

(Signed) M. ZIAUDDIN

His Excellency the Federal Minister of Matters
involving the Bundesrat and the Laender
Bonn

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 6721. ACCORD¹ ENTRE LE PAKISTAN ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À BONN, LE 20 JUILLET 1960

Le Pakistan et la République fédérale d'Allemagne, ci-après dénommés « les Parties contractantes »

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux³ conclus l'un et l'autre à Chicago le 7 décembre 1944, et dont les termes lient les deux Parties,

Désirant conclure un accord en vue d'exploiter des services de transports aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte,

- a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Pakistan, du Directeur général de l'aviation civile, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, du Ministre fédéral des transports et dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ;
- b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant chargée d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2.

2. Les expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international », et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

¹ Entré en vigueur le 25 novembre 1961, 30 jours après l'échange des instruments de ratification qui a eu lieu à Karachi le 26 octobre 1961, conformément à l'article 15.

² Voir note 2, p. 23 de ce volume.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 84, p. 389 ; vol. 139, p. 469 ; vol. 178, p. 419 ; vol. 199, p. 363 ; vol. 260, p. 462 ; vol. 324, p. 342 ; vol. 355, p. 419 ; vol. 409, p. 373, et vol. 417, p. 354.

Article 2

1. Chaque Partie contractante accordera à l'autre, en vue de l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes visées au paragraphe 2 du présent article, les droits ci-après :

- a) Droit de survoler son territoire sans y faire escale ;
- b) Droit d'y faire des escales non commerciales et,
- c) Droit de faire des escales commerciales aux points prévus sur les routes visées au paragraphe 2 du présent article, pour charger ou décharger des passagers, du courrier ou des marchandises ;

2. Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par les deux Parties contractantes seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront indiquées dans un tableau des routes dont les Parties conviendront par échange de notes.

Article 3

1. Les services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord pourront être inaugurées à tout moment, à condition :

- a) Que la Partie contractante à laquelle les droits énoncés au paragraphe 1 de l'article 2 seront accordés ait désigné par écrit une entreprise et,
- b) Que la Partie contractante qui accorde ces droits ait donné à l'entreprise désignée la permission de mettre les services en exploitation.

2. La Partie contractante qui accorde ces droits devra, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article et de l'article 9 du présent Accord, donner sans délai la permission d'exploiter les services aériens internationaux.

3. Chaque Partie contractante pourra exiger d'une entreprise désignée par l'autre la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elle applique à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante se réserve de refuser à l'entreprise désignée par l'autre Partie l'exercice des droits accordés à l'article 2 du présent Accord, au cas où cette entreprise ne serait pas en mesure de fournir, sur demande, la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de ressortissants ou d'organismes de cette autre Partie contractante, ou appartiennent à cette Partie elle-même.

Article 4

1. Chaque Partie contractante pourra révoquer ou assortir de conditions la permission accordée en vertu du paragraphe 2 de l'article 3, à l'entreprise désignée, si celle-ci ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde

les droits ou aux dispositions du présent Accord, ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3 n'est pas fournie. Les Parties contractantes ne feront usage de ce droit qu'après la consultation prévue à l'article 12 du présent Accord, sauf nécessité de suspendre immédiatement l'exploitation du service ou d'imposer immédiatement des conditions pour empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 3, chaque Partie contractante aura le droit de remplacer, par communication écrite adressée à l'autre Partie, l'entreprise qu'elle aura désignée par une autre. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise dont elle prendra la place.

Article 5

Les droits que chaque Partie contractante exigera pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie ne seront pas plus élevés que ceux perçus pour les aéronefs de toute entreprise nationale assurant des services aériens internationaux analogues.

Article 6

Chaque Partie contractante accordera, pour les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie assurant un service aérien international conformément au présent Accord, les exonérations de droits suivantes :

- a) Les aéronefs d'une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes qui entrent sur le territoire de l'autre Partie, qui le quittent, qui le survolent ou effectuent des vols entre des points de ce territoire, de même que l'équipement normal et les pièces de rechange qui se trouvent à bord et qui ne seront pas déchargés sans le consentement des autorités douanières, seront exonérés des droits de douane et autres droits et taxes perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit des marchandises, ainsi que des frais d'inspection.
- b) Les pièces de rechange et l'équipement normal des aéronefs visés à l'alinéa *a* ci-dessus, qui seront :
 - i) Démontés des aéronefs ou déchargés de toute autre manière et entreposés sur le territoire de l'autre Partie sous surveillance douanière, ou
 - ii) Introduits et entreposés sur le territoire de l'autre Partie, sous surveillance douanière,

seront de même exonérés des droits de douane, droits, taxes et frais mentionnés à l'alinéa *a* ci-dessus, s'ils sont soit installés sur les aéronefs ou pris à bord sous surveillance douanière, soit réexportés autrement qu'à bord de ces aéronefs. Seront de même exonérés les pièces de rechange et l'équipement normal qui seront, sous surveillance douanière, prélevés sur des stocks analogues d'autres entreprises

étrangères de transports aériens et installés sur les aéronefs précités ou pris à bord de toute autre manière.

- c) Les carburants et lubrifiants introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante à bord des aéronefs visés à l'alinéa *a* ci-dessus pourront être utilisés à bord desdits aéronefs sans avoir à acquitter les droits de douane ou autres droits et taxes et les frais visés audit alinéa, et cela même lors de vols effectués entre divers points du territoire de cette autre Partie. Pour les autres carburants et lubrifiants pris à bord de ces aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous surveillance douanière, et utilisés dans l'exploitation des services convenus, il y aura exonération, remise ou remboursement des droits de douane et autres droits, taxes et frais visés à l'alinéa *a* ci-dessus, ainsi que de toute taxe spéciale à la consommation frappant les carburants et lubrifiants sur le territoire de cette autre Partie.
- d) Les provisions se trouvant à bord des aéronefs visés à l'alinéa *a* ci-dessus et destinées aux passagers et aux membres de l'équipage pour consommation immédiate pourront être consommées à bord en franchise des droits de douane et autres droits, taxes et frais mentionnés audit alinéa, à condition qu'une surveillance douanière constante puisse être exercée sur ces aéronefs pendant les escales sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 7

1. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront la faculté de desservir, dans des conditions équitables et égales, chacune des routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

2. L'entreprise désignée par une des Parties contractantes tiendra compte, en exploitant des services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie, afin de ne pas affecter indûment les services que cette entreprise assure sur tout ou partie des mêmes routes.

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

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

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

Article 8

1. Les entreprises désignées devront communiquer aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, 30 jours au plus tard avant la mise à l'exploitation des services aériens sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, les types de services qui seront assurés, les types d'aéronefs qui seront utilisés et les indicateurs d'horaires. Il en sera de même en cas de modification éventuelle.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, de l'entreprise désignée par la première Partie dont elles auront besoin pour contrôler la capacité offerte par cette entreprise sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Ces relevés comprendront tous renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 9

1. Les tarifs passagers et marchandises sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront fixés compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les caractéristiques des divers services et les tarifs appliqués par toute autre entreprise desservant tout ou partie de la même route. Ces tarifs seront fixés de la manière indiquée ci-après.

2. Les tarifs devront être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, pour chacune des routes. À cette fin, les entreprises désignées se conformeront aux décisions applicables en vertu de la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international (IATA) ou devront s'entendre directement entre elles, après consultation des entreprises de transports aériens d'États tiers desservant tout ou partie de la même route. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes avant la date prévue pour leur entrée en vigueur.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre comme il est dit au paragraphe 2, ou si une Partie contractante n'approuve pas les tarifs qui lui auront été soumis en vertu du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes devront fixer d'un commun accord les tarifs applicables aux routes ou sections de routes en cause.

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à l'accord prévu au paragraphe 3 du présent article, il y aura lieu d'appliquer les dispositions de l'article 13.

Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui aura refusé son approbation à un tarif donné aura le droit d'exiger de l'autre Partie le maintien du tarif antérieur.

Article 10

Au cas où serait conclue, en matière de transports aériens, une convention multilatérale du caractère général qui lierait les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite convention l'emporteront. Pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention multilatérale abrogent, remplacent, modifient ou complètent le présent Accord, il y aura lieu de procéder aux consultations prévues à l'article 12.

Article 11

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont aux échanges de vues qui seront nécessaires afin d'assurer une étroite collaboration et une bonne entente sur toutes les questions concernant l'interprétation et l'application du présent Accord.

Article 12

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu au sujet de la modification du présent Accord ou du tableau des routes. Il en sera de même pour des consultations concernant l'interprétation et l'application du présent Accord, lorsque l'échange de vues prévu à l'article 11 sera, de l'avis d'une Partie contractante, resté sans effet. Les consultations commenceront dans les 60 jours de la réception de la demande.

Article 13

1. Tout différend quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui n'aura pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 12 sera, sur la demande d'une des Parties contractantes, porté devant un tribunal arbitral.

2. Le tribunal arbitral sera, pour chaque affaire, composé de la manière suivante. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre et ces arbitres se mettront d'accord sur le choix d'un ressortissant d'un État tiers comme président. Si les arbitres ne sont pas nommés dans un délai de 60 jours après qu'une Partie contractante aura fait connaître son intention de recourir à l'arbitrage, ou si le président du tribunal n'est pas désigné dans un délai de 90 jours, chacune des Parties contractantes pourra, sauf convention contraire, prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de procéder aux nominations nécessaires. Si le Président du Conseil de l'OACI est ressortissant d'une des Parties contractantes ou est empêché pour toute autre raison, son suppléant procédera aux nominations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral se prononcera à la majorité des voix. Ses décisions auront force obligatoire pour les deux Parties. Chaque Partie contractante supportera les

frais de son arbitre et la moitié des autres frais. Pour le reste, le tribunal arbitral sera maître de sa procédure.

Article 14

Le présent Accord, ainsi que toutes modifications qui pourront y être apportées et toutes notes diplomatiques échangées conformément au paragraphe 2 de l'article 2, seront communiqués à l'OACI aux fins d'enregistrement.

Article 15

1. Le présent Accord devra être ratifié par les deux Parties contractantes. Les instruments de ratification seront échangés à Karachi aussitôt que faire se pourra.

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

3. Chacune des Parties contractantes pourra dénoncer le présent Accord à tout moment. L'Accord prendra fin un an après réception, par l'autre Partie contractante, de l'avis de dénonciation.

FAIT à Bonn, le 20 juillet 1960, en quatre exemplaires, deux en langue anglaise et deux en langue allemande, les quatre textes faisant également foi.

Pour le Pakistan :

(Signé) M. ZIAUDDIN
Ambassadeur du Pakistan
auprès de la République fédérale
d'Allemagne

Pour la République fédérale
d'Allemagne :

(Signé) Hans-Joachim VON MERKATZ
Ministre fédéral aux affaires
du *Bundesrat* et des *Länder*

ÉCHANGE DE NOTES

I

LE MINISTRE FÉDÉRAL AUX AFFAIRES DU « BUNDES RAT » ET DES « LÄNDER »

Bonn, le 20 juillet 1960

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'article 2, paragraphe 2, de l'Accord relatif aux transports aériens conclu ce jour¹ entre la République fédérale d'Allemagne et le Pakistan. Lors de négociations consacrées à cet Accord, il a été convenu que des services aériens pourraient être assurés sur les routes indiquées dans le tableau suivant :

¹ Voir p. 58 de ce volume.

TABLEAU DES ROUTES

I. Routes attribuées à l'entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne

1	2	3	4
Points de départ	Points intermédiaires	Points en territoire pakistanais	Points au-delà
Points sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne	Rome ou Athènes, Le Caire ou Beyrouth ou Damas ou Istanbul, Téhéran ou Kaboul	Karachi	Inde, Birmanie, Thaïlande et au-delà

II. Route attribuée à l'entreprise désignée par le Pakistan

1	2	3	4
Points de départ	Points intermédiaires	Points sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne	Points au-delà
Karachi	Dhahran ou Kandahar et/ou Téhéran, Bagdad ou Bassora ou Abadan, Damas ou Beyrouth ou Le Caire ou Istanbul, Rome Genève ou Zürich	Francfort ou Düsseldorf	Londres et au-delà

III. Toute entreprise désignée pourra, si elle le désire, omettre une ou plusieurs des escales sur les routes indiquées, à condition que le point de départ de ladite route se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise

Je tiens à porter à votre connaissance que le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne accepte le tableau des routes ci-dessus. Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si le Gouvernement pakistanais l'accepte également. Dans l'affirmative, la présente note et votre réponse seront considérées comme constituant un Accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

Son Excellence Monsieur Mian Ziauddin
Bad Godesberg

II

L'AMBASSADEUR DU PAKISTAN

[SCEAU]

Bonn, le 20 juillet 1960

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note en date de ce jour, rédigée comme suit :

[Voir note I]

Je tiens à porter à votre connaissance que mon Gouvernement accepte le tableau des routes ci-dessus. Votre note et la présente réponse seront considérées comme constituant un Accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) M. ZIAUDDIN

Son Excellence Monsieur le Ministre fédéral aux affaires
du *Bundesrat* et des *Länder*
Bonn

No. 6722

**INDIA
and
CZECHOSLOVAKIA**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed at
Prague, on 19 September 1960**

Official texts: Hindi, Czech and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

**INDE
et
TCHÉCOSLOVAQUIE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Prague, le 19 septembre 1960**

Textes officiels hindi, tchèque et anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

No. 6722. HINDI TEXT — TEXTE HINDI

भारत सरकार और चेकोस्लोवाक समाजवादी गणराज्य की सरकार के बीच
हवाई व्यवस्थाओं से संबंधित करार

भारत सरकार और चेकोस्लोवाक समाजवादी गणराज्य की सरकार, जिन्हें इसके बाद
“करार करने वाले पक्ष” कहा गया है,

हवाई व्यवस्थाएं चलाने के लिये एक करार करने की इच्छा से, नीचे लिखी बातों पर
सहमत हुई हैं :

अनुच्छेद 1

करार करने वाले पक्ष सहमत हवाई व्यवस्थाएं चलाने के उद्देश्य से एक दूसरे को इस करार
और उसके अनुबंध में निर्दिष्ट अधिकार देते हैं।

अनुच्छेद 2

1. करार करने वाले जिस पक्ष को इस करार और उसके अनुबंध के अधीन अधिकार मिल
चुके हों, वह अपनी इच्छानुसार, तत्काल या बाद में सहमत हवाई व्यवस्थाओं को आरम्भ कर सकता
है, लेकिन इस के लिये निम्नलिखित शर्तें होंगी :

- (क) करार करने वाले जिस पक्ष को अधिकार दिये गये हों, वह सहमत हवाई व्यवस्थाओं
को चालू करने के लिये एक हवाई कंपनी को नामजद कर दे ;
- (ख) करार करने वाला दूसरा पक्ष नामजद हवाई कंपनी को उचित परिचालन-अनुमति
दे दे।

2. यदि किसी स्थिति में करार करने वाला कोई भी पक्ष इस बात से आश्वस्त न हो कि नाम-
जद हवाई कंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण करार करने वाले दूसरे पक्ष या
उसके राष्ट्रों के हाथ में है, तो उसे अधिकार होगा कि वह उस हवाई कंपनी की नामजदगी को
स्वीकार करने से इन्कार कर दे और प्रस्तुत करार और उसके अनुबंध में निर्दिष्ट अधिकारों की
स्वीकृति को रोक दे या रद्द (रिवोक) कर दे अथवा इन अधिकारों के प्रयोग के संबंध में ऐसी शर्तें
लगा दे जिन्हें वह आवश्यक समझे।

अनुच्छेद 3

1. करार करने वाले एक पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी को अधिकार होगा कि वह करार
करने वाले दूसरे पक्ष के भू-भाग में निम्नलिखित का उपयोग करे :

- (क) यातायात के उद्देश्य से इस करार के अनुबंध में निर्दिष्ट स्थानों पर सार्वजनिक उपयोग
के लिये जिन हवाई अड्डों की व्यवस्था की गयी है और निर्दिष्ट हवाई मार्गों पर सार्व-
जनिक उपयोग के लिये जिन सहायक साधनों की व्यवस्था की गयी है ;
- (ख) आपाती स्थिति में या किसी अन्य दिशा में उतरने की आवश्यकता होने पर, इस
उद्देश्य के लिये उपलब्ध हवाई अड्डे या सहायक साधन।

2. करार करने वाले एक पक्ष की वे विधियाँ, विनियम और अनुदेश जो अन्तर्राष्ट्रीय विमान चालन के अंतर्गत परिचालित वायुयान या हवाई व्यवस्थाओं के उस के भू-भाग में प्रवेश करने या वहाँ से प्रस्थान करने अथवा उक्त वायुयान या हवाई व्यवस्थाओं के उसके भू-भाग में परिचालन से संबंधित हों वे करार करने वाले दूसरे पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी के वायुयान और सहमत हवाई व्यवस्थाओं पर लागू होंगे।

अनुच्छेद 4

1. करार करने वाले हर पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी को करार करने वाले पक्षों के भू-भाग के बीच हवाई व्यवस्थाएँ चलाने के उचित और समान अधिकार होंगे।

2. निर्दिष्ट हवाई मार्ग पर करार करने वाले किसी पक्ष की नामजद हवाई कम्पनी द्वारा परिचालित हवाई व्यवस्था की वहन-क्षमता, फेरे, वायुयान की किस्म, और हवाई व्यवस्था का प्रकार जैसे वह करार करने वाले दूसरे पक्ष के भू-भाग से गुजरने वाली है या वहाँ समाप्त वाली है—इन सभी मामलों के विषय में नामजद हवाई कंपनियाँ पहले मिल कर निश्चय कर लेंगी और यह निश्चय तभी लागू होंगे कि जब वैमानिक प्राधिकारी इनका अनुमोदन कर दें। यदि करार करने वाले एक पक्ष ने किसी हवाई कंपनी को नामजद नहीं किया है, या नामजद हवाई कंपनियों में आपस में सहमति नहीं हो पाती, तो वैमानिक प्राधिकारी समझौते का प्रयत्न करेंगे, और यदि इस प्रयत्न में वे भी असफल हों तो मामले को करार करने वाले पक्ष तय करेंगे।

3. करार करने वाले किसी पक्ष की नामजद हवाई कंपनी द्वारा परिचालित हवाई व्यवस्थाओं की वहन-क्षमता या फेरे में वृद्धि के विषय में या वायुयान की किस्म या हवाई व्यवस्थाओं के प्रकार के परिवर्तन के संबंध में सबसे पहले नामजद हवाई कंपनियाँ आपस में तय करेंगी, और इसके संबंध में, मुख्यतः तीसरे और चौथे स्वतंत्र यातायात के आधार पर अथवा परस्पर सहमत और निश्चित किसी अन्य आनुषंगिक यातायात के आधार पर वैमानिक प्राधिकारियों का अनुमोदन आवश्यक होगा। यदि कभी करार करने वाले एक पक्ष ने किसी हवाई कंपनी को नामजद न किया हो, या नामजद हवाई कंपनियाँ आपस में सहमत न हो पाती हों, तो वैमानिक प्राधिकारी समझौते का प्रयत्न करेंगे, और यदि इस प्रयत्न में वे भी असफल हों तो मामले को करार करने वाले पक्ष मिलकर तय करेंगे। जब तक ऐसा समझौता नहीं हो जाता या मामला तय नहीं हो जाता तब तक वही व्यवस्था लागू रहेगी जो पहले से चली आ रही है।

अनुच्छेद 5

करार करने वाले हर पक्ष की नामजद हवाई कंपनी को अधिकार होगा कि वह करार करने वाले दूसरे पक्ष के भू-भाग में उतने तकनीकी और वाणिज्य कामिक रखे जितने कि परिचालित हवाई व्यवस्थाओं के लिये करार करने वाले पक्षों द्वारा पर्याप्त समझे जायें।

अनुच्छेद 6

1. करार करने वाले दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी अपनी नामजद हवाई कंपनी को करार करने वाले दूसरे पक्ष के भू-भाग के भीतर हवाई व्यवस्थाओं के परिचालन, उनके वहाँ से गुजरने या रवाना होने के लिये दिये गये वर्तमान अधिकारों के संबंध में सूचनाओं का विनिमय करेंगे; इनमें परिवर्तनों, संशोधनों और छूटों की सूचनाएँ भी सम्मिलित होंगी।

2. करार करने वाला हर पक्ष अपनी नामजद हवाई कंपनी से करार करने वाले दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को समय-सारिणियों और टैरिफ-अनुसूचियों और हुई तरमीमों की प्रतियां तथा सहमत हवाई व्यवस्थाओं के परिचालन से संबंध अन्य सभी सूचनाएं देने पर बाध्य करेगा ; इनमें वे सूचनाएं भी सम्मिलित होंगी जो वैमानिक प्राधिकारियों को इस बात का विश्वास दिलाने के लिये आवश्यक हों कि प्रस्तुत करार की शर्तों का पालन ठीक ढंग से हो रहा है ।

3. करार करने वाला हर पक्ष अपनी नामजद हवाई कंपनी से करार करने वाले दूसरे पक्ष के वैमानिक प्राधिकारियों को उक्त हवाई कंपनी की हवाई व्यवस्थाओं द्वारा करने वाले दूसरे पक्ष के भू-भाग में प्रत्येक मास ले जाये गये या वहां से लिये गये यातायात और इस यातायात को चढ़ाने और उतारने के स्थानों से संबंधित आंकड़े देने पर बाध्य करेगा ।

अनुच्छेद 7

करार करने वाले एक पक्ष की नामजद हवाई कंपनी के वायुयान को करार करने वाले दूसरे पक्ष के भू-भाग में जो इंधन, मशीनी तेल, अतिरिक्त पुर्जें, सामान्य साज-सामान और वायुयान की सामग्री डालनी पड़े या अंदर रखनी पड़े और जो उस भू-भाग के अंतिम हवाई अड्डे से खाना होने तक वायुयान पर ही रहे, उसके सीमा-शुल्क, निरीक्षण-फीस या ऐसे ही दूसरे प्रभारों के विषय में दूसरे पक्ष का व्यवहार इसी प्रकार की अन्तर्राष्ट्रीय व्यवस्थाओं में लगी दूसरी विदेशी हवाई कंपनियों के साथ किये गये व्यवहार से कम अनुकूल न होगा : शर्त यह है कि करार करने वाला कोई भी पक्ष करार करने वाले दूसरे पक्ष की नामजद हवाई कंपनी को सीमा-शुल्क, निरीक्षण-फीस या इसी प्रकार के अन्य प्रभारों में छूट या परिहार देने के लिये तब तक बाध्य न होगा जब तक कि दूसरा पक्ष भी पहले पक्ष की नामजद हवाई कंपनी को ऐसे प्रभारों में छूट या परिहार न दे दे ।

अनुच्छेद 8

करार करने वाला हर पक्ष अपने पास यह अधिकार प्रारक्षित रखता है कि यदि करार करने वाले एक पक्ष की नामजद हवाई कंपनी ने करार करने वाले दूसरे पक्ष की विधियों और विनियमों का पालन नहीं किया हो या यदि दूसरे पक्ष के विचार में उक्त हवाई कंपनी ने उन शर्तों को पूरा नहीं किया हो जिनके अधीन इस करार के अनुसार अधिकार दिये गये हैं, तो तो वह परिचालन-अनुमति को रोक सकेगा या रद्द (रिवोक) कर सकेगा या उस पर ऐसी उचित शर्तें लगा सकेगा जिन्हें वह आवश्यक समझे । सिवाय उस स्थिति के जब कि विधियों और विनियमों का पालन न किया गया हो, ऐसी कार्यवाई करार करने वाले पक्षों के बीच परामर्श होने के बाद ही की जा सकेगी ।

अनुच्छेद 9

यदि करार करने वाले किसी भी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी आवश्यक समझें तो प्रस्तुत करार के सिद्धांतों के पालन और करार में निदिष्ट उपबन्धों की त्रिम्यन्विति के संबंध में आवश्यक होने के उद्देश्य से करार करने वाले दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी आपस में परामर्श करेंगे । ऐसा परामर्श अनुरोध की तारीख से 60 दिन के भीतर आरम्भ हो जायेगा ।

अनुच्छेद 10

1. करार करने वाला कोई भी पक्ष किसी भी समय करार करने वाले दूसरे पक्ष को प्रस्तुत करार में ऐसी तरमीम करने का सुझाव दे सकता है जिसे वह आवश्यक समझे, जिस के अधीन करार करने वाले किसी भी पक्ष के अनुरोध की प्राप्ति की तारीख के साठ दिन के भीतर प्रस्तावित परिवर्तन के संबंध में विचार-विमर्श आरम्भ हो जाना चाहिये।

2. यदि किसी भी पक्ष के वैमानिक प्राधिकारी प्रस्तुत करार के अनुबंध में संशोधन करना आवश्यक समझे, तो करार करने वाले दोनों पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी इन संशोधनों के संबंध में आपस में समझौता कर सकते हैं। करार में संशोधन आरम्भ करने के लिये ऊपर पैरा 1 में जो उपबन्ध किये गये हैं वे अनुबंध में संशोधन करते समय लागू होंगे।

3. इस अनुच्छेद के पैरा 1 का अनुसरण करते हुए जो विचार-विमर्श किया जाय उसके फलस्वरूप यदि प्रस्तुत करार की तरमीम पर दोनों पक्ष सहमत हो जायें तो यह तरमीम करार करने वाले दोनों पक्षों के बीच राजनयिक पत्र-व्यवहार द्वारा पुष्ट हो जाने पर लागू होगी।

अनुच्छेद 11

1. यदि प्रस्तुत करार का अर्थ करने या उसे लागू करने के संबंध में करार करने वाले पक्षों के बीच कोई विवाद उठ खड़ा हो तो करार करने वाले पक्ष इस विवाद को आपस में बातचीत करके तय करेंगे।

2. यदि प्रस्तुत करार के अनुबंध का अर्थ करने या उसे लागू करने के संबंध में करार करने वाले पक्षों के बीच कोई विवाद उठ खड़ा हो, तो करार करने वाले पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी आपस में बातचीत करके इस विवाद को तय करने का प्रयत्न करेंगे। यदि वे इसमें असफल हों तो इस विवाद को, करार करने वाले पक्षों के पास तय करने के लिये भेजा जायेगा।

3. यदि करार करने वाले पक्ष आपस में बातचीत करके विवाद को तय करने में असफल हों, तो करार करने वाला कोई भी पक्ष प्रस्तुत करार द्वारा दिये गये अधिकारों को सीमित कर सकता है, रोक सकता है या रद्द (रिक्वोक) कर सकता है।

अनुच्छेद 12

प्रस्तुत करार के प्रयोजन के लिये

(क) 'भू-भाग', 'हवाई व्यवस्था', 'अन्तर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्था', 'हवाई कंपनी' शब्दों के आशय वही हैं जो अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन समय में—जिस पर 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर हुए थे—क्रमशः निश्चित किये गये हैं:

(ख) चेकोस्लोवाक समाजवादी गणराज्य के संबंध में "वैमानिक प्राधिकारी" शब्द का आशय परिवहन तथा संचार-साधन मंत्रालय, सिविल विमानन विभाग से और भारत के संबंध में सिविल विमानन महानिदेशक, भारत से है और इन दोनों के संबंध में किसी ऐसे व्यक्ति अथवा निकाय से है जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किये जाने वाले कार्यों को करने का अधिकार दिया गया है।

- (ग) 'सहमत हवाई व्यवस्थाएं' और 'निर्दिष्ट मार्ग' शब्दों का आशय, अन्तर्राष्ट्रीय हवाई व्यवस्थाएं और इस क्ररार के अनुबंध में निर्दिष्ट मार्ग है।
- (घ) 'नामजद हवाई कंपनी' शब्द का आशय वह हवाई कंपनी है जिसके संबंध में क्ररार करने वाले एक पक्ष ने क्ररार करने वाले दूसरे पक्ष को यह सूचित किया हो कि वह हवाई कंपनी सहमत हवाई व्यवस्थाओं का परिचालन करेगी।

अनुच्छेद 13

इस क्ररार के अनुबंध को क्ररार का अंग समझा जायेगा और क्ररार के सभी उल्लेखों में अनुबंध का उल्लेख भी शामिल समझा जायेगा, जब तक कि स्पष्ट रूप से अन्यथा निर्देश न कर दिया गया हो।

अनुच्छेद 14

1. प्रस्तुत क्ररार, क्ररार करने वाले पक्षों की क्रियाविधियों के अनुसार सत्यांकन या अनु-मोदन के अधीन होगा और सत्यांकन-पत्र तथा अनुमोदन-लेख का विनिमय यथा संभव शीघ्र किया जायेगा।

2. प्रस्तुत क्ररार सत्यांकन-पत्र और अनुमोदन-लेख के विनिमय की तारीख को लागू हो जायेगा।

3. क्ररार करने वाला कोई भी पक्ष दूसरे पक्ष को किसी भी समय इस बात का नोटिस दे सकता है कि वह प्रस्तुत क्ररार को समाप्त करना चाहता है। इस नोटिस की सूचना साथ-साथ अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन को भी भेजी जायेगी। यदि ऐसा नोटिस दिया जाय, तो क्ररार करने वाले दूसरे पक्ष को नोटिस मिलने की तारीख के बारह (12) महीने के बाद प्रस्तुत क्ररार समाप्त हो जायेगा, जब तक कि इस अवधि की समाप्ति के पहले ही समझौते के द्वारा क्ररार समाप्त करने का यह नोटिस वापिस न ले लिया जाय। यदि क्ररार करने वाले दूसरे पक्ष से नोटिस की प्राप्ति-सूचना न मिले तो यह मान लिया जायेगा कि जिस दिन यह नोटिस अन्तर्राष्ट्रीय सिविल विमानन संगठन को मिला है उसके चौदह (14) दिन बाद क्ररार करने वाले दूसरे पक्ष को भी मिल चुका है।

इसके साक्ष्य में अपनी अपनी सरकार से इस विषय में उचित अधिकार प्राप्त निम्नलिखित पूर्णाधिकारियों ने प्रस्तुत क्ररार पर हस्ताक्षर किये हैं।

यह क्ररार 19 सितम्बर, 1960 को प्राग में हिन्दी, चेक और अंग्रेजी भाषाओं में दो-दो प्रतियों में किया गया, इसके तीनों पाठ समान रूप से प्रमाणिक हैं, परन्तु किसी प्रकार की शंका होने पर अंग्रेजी पाठ ही प्रमाणिक माना जायेगा।

भारत सरकार की ओर से
हस्ताक्षरः
विजय कृष्ण आचार्य

चेकोस्लोवाकिया समाजवादी गणराज्य
की सरकार की ओर से
हस्ताक्षरः
केरल स्टेकल

अनुबंध

खण्ड I

1. चेकोस्लोवाक समाजवादी गणराज्य की सरकार द्वारा नामजद की गयी हवाई कंपनी इस मार्ग पर चलेगी :

चेकोस्लोवाकिया, स्विट्जरलैण्ड में एक स्थान, दक्षिणपूर्वी यूरोप में अनेक स्थान, इटली में एक स्थान, संयुक्त अरब गणराज्य में अनेक स्थान, पश्चिमी एशिया में अनेक स्थान, पाकिस्तान में एक स्थान, भारत में एक स्थान, और भारत के परे ऐसे अनेक स्थान जिनके संबंध में करार करने वाले पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी सहमत हों ।

2. प्रस्तुत करार और उसके अनुबंध के उपबन्धों के अधीन रहते हुए, चेकोस्लोवाक समाजवादी गणराज्य द्वारा नामजद की गई हवाई कंपनी को :

- (क) चेकोस्लोवाकिया या दूसरे राज्यों को जाने वाले यात्री, माल और डाक को भारत में चढ़ाने का अधिकार होगा ;
- (ख) चेकोस्लोवाकिया के भू-भाग या दूसरे राज्यों के भू-भाग से चढ़े यात्री माल और डाक को भारत में उतारने का अधिकार होगा ;
- (ग) किसी भी निर्दिष्ट स्थान पर बिना उतरे बढ़ जाने का अधिकार होगा, बशर्ते कि व्यवस्थाएं चेकोस्लोवाकिया के भू-भाग में आरम्भ हों ।

खण्ड II

1. भारत सरकार द्वारा नामजद की गयी हवाई कंपनी इस मार्ग पर चलेगी :

भारत, पाकिस्तान में एक स्थान, पश्चिमी एशिया में अनेक स्थान, संयुक्त अरब गणराज्य में अनेक स्थान, इटली में एक स्थान, दक्षिणपूर्वी यूरोप में अनेक स्थान, स्विट्जरलैण्ड में एक स्थान, चेकोस्लोवाकिया में एक स्थान, और चेकोस्लोवाकिया के परे ऐसे अनेक स्थान जिनके संबंध में करार करने वाले पक्षों के वैमानिक प्राधिकारी सहमत हों ।

2. प्रस्तुत करार और उसके अनुबंध के उपबन्धों के अधीन रहते हुए भारत सरकार द्वारा नामजद की गयी हवाई कंपनी को :

- (क) भारत या दूसरे राज्यों को जाने वाले यात्री, माल और डाक को चेकोस्लोवाकिया में चढ़ाने का अधिकार होगा ;
- (ख) भारत के भू-भाग या दूसरे राज्यों के भू-भाग से चढ़े यात्री, माल और डाक को चेकोस्लोवाकिया में उतारने का अधिकार होगा ;
- (ग) किसी भी निर्दिष्ट स्थान पर बिना उतरे बढ़ जाने का अधिकार होगा, बशर्ते कि व्यवस्थाएं भारत के भू-भाग में आरम्भ हों ।

खण्ड III

1. किसी भी सहमत हवाई व्यवस्था में टैरिफ उचित स्तर पर निश्चित किये जायेंगे और इसके लिये परिचालन के खर्च, उचित लाभ, व्यवस्था की विशेषताओं जैसे, गति और स्थान के स्तर तथा उसी मार्ग के किसी भाग के लिये अन्य हवाई कंपनियों के टैरिफ आदि सभी संगत बातों का यथेष्ट ध्यान रखा जायेगा ।
2. टैरिफ, करार करने वाले पक्षों की नामजद हवाई कंपनियों के बीच अन्तर्राष्ट्रीय हवाई परिवहन संस्था की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए तय किये जायेंगे और वैमानिक प्राधिकारियों के अनुमोदन के बाद लागू होंगे ।
3. यदि नामजद हवाई कंपनियां किसी समझौते पर न पहुंच सकें या यदि किसी एक वैमानिक प्राधिकारी द्वारा किसी टैरिफ का अनुमोदन न किया जा सके तो करार करने वाले पक्ष आपस में समझौता करने का प्रयत्न करेंगे, और यदि इसमें भी सफलता न मिले तो मामला प्रस्तुत करार के अनुच्छेद XI के उपबन्धों के अनुसार तय किया जायेगा ।

खंड IV

करार करने वाले पक्षों की नामजद हवाई कंपनियां निर्दिष्ट हवाई व्यवस्थाओं को आपस में वाणिज्यिक साभेदारी, प्रबन्ध अथवा किसी ऐसे दूसरे प्रबन्ध के अनुसार चलाएंगी जिस पर वे परस्पर सहमत हों । ऐसे परिचालन के वाणिज्यिक अथवा दूसरे पहलुओं पर पहले नामजद हवाई कंपनियां आपस में समझौता करेगी और यह समझौता उनके अपने अपने वैमानिक प्राधिकारियों के अनुमोदन के अधीन होगा ।

[CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE]

No. 6722. DOHODA MEZI VLÁDOU ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY A VLÁDOU INDIE O LETECKÝCH SLUŽBÁCH

Vláda Československé socialistické republiky a vláda Indie, dále nazývané "smluvní strany", vedeny přáním uzavřít Dohodu za účelem provozování leteckých služeb,

dohodly se takto :

Článek I

Smluvní strany si vzájemně poskytují práva stanovená v této Dohodě a její Příloze za účelem provozování dohodnutých leteckých služeb.

Článek II

1. Dohodnuté letecké služby mohou být zahájeny ihned nebo později podle přání smluvní strany, které se poskytují práva podle této Dohody a její Přílohy, a to za podmínky, že

- a) smluvní strana, které jsou práva poskytována, určí letecký podnik pro provozování dohodnutých leteckých služeb,
- b) druhá smluvní strana vydá určenému leteckému podniku příslušné provozní povolení.

2. Každá smluvní strana bude mít právo odmítnout určení leteckého podniku a odepřít nebo odvolat poskytnutí práv uvedených v této Dohodě a její Příloze leteckému podniku nebo stanovit pro výkon těchto práv takové podmínky, jaké považuje za nutné, nebudeli přesvědčena, že podstatná část vlastnictví a skutečné řízení určeného leteckého podniku patří druhé smluvní straně nebo jejím příslušníkům.

Článek III

1. Určený letecký podnik jedné smluvní strany bude mít právo používat na území druhé smluvní strany

No. 6722. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA AND THE GOVERNMENT OF THE CZECHOSLOVAK SOCIALIST REPUBLIC RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT PRAGUE, ON 19 SEPTEMBER 1960

The Government of India and the Government of the Czechoslovak Socialist Republic, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Desiring to conclude an agreement for the operation of air services,

Have agreed as follows :

Article I

The Contracting Parties mutually grant the rights specified in the present Agreement and in the Annex thereto, for the purpose of operating agreed air services.

Article II

1. Agreed 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 and the Annex thereto are granted, on condition that

- (a) the Contracting Party, to whom the rights are granted, designates an airline for operating agreed air services ;
- (b) the other Contracting Party shall issue to the designated airline the appropriate operating permission.

2. Either 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 the present Agreement and the Annex thereto or to impose such conditions on the exercise of those rights, as it may be considered necessary, in any case in which it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the designated airline are vested in the other Contracting Party or its nationals.

Article III

1. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to use in the territory of the other Contracting Party

¹ Came into force on 7 June 1961, the date of the exchange of the instrument of ratification and note of approval, in accordance with the provisions of article XIV (2).

- a) pro dopravní účely veřejná letiště y místech stanovených v Příloze k této Dohodě a veřejné pomocné služby na stanovených letových tratích,
- b) v případě nouze nebo potřeby diverzního přistání letiště a pomocné služby dosažitelné pro tento účel.

2. Zákony, předpisy a instrukce jedné smluvní strany, vztahující se na vstup nebo výstup letadel nabo leteckých služeb v mezinárodním leteckém provozu na její úzení nebo z jejího území nebo pro provoz těchto letadel nebo leteckých služeb na tomto území, budou platit pro letadla a dohodnuté letecké služby určeného leteckého podniku druhé smluvní strany.

Článek IV

1. Určený letecký podnik každé ze smluvních stran bude mít stejná a rovná práva pro provozování leteckých služeb mezi územími smluvních stran.

2. Kapacita, frekvence, typ letadla a druh letecké služby, jako průlet nebo ukončený let na území druhé smluvní strany, provozované určeným leteckým podnikem každé ze smluvních stran na stanovené letové trati, budou dohodnuty v prvé řadě mezi určenými leteckými podniky a nabudou účinnosti pouze po sohválení leteckými úřady. Jestliže jedna ze smluvních stran neurčí letecký podnik, nebo určené letecké podniky se nemohou dohodnout, vynasnaží se o dohodu letecké úřady a v případě, že se jim to nepodaří, dohodnou se o věci smluvní strany.

3. Každé zvýšení kapacity či frekvence nebo změna v typu letadla nebo v druhu letecké služby, provozované určeným leteckým podnikem každé ze smluvních stran, budou dohodnuty v prvé řadě mezi určenými leteckými podniky a budou podléhat schválení leteckými úřady, a to hlavně na základě přepravních práv třetí a čtvrté svobody a jakýchkoliv dalších doplňkových přepravních práv, která by byla společně dohodnuta a určena. Jestliže jedna ze smluvních stran neurčí letecký podnik, nebo určené letecké podniky se nemohou dohodnout, vynasnaží se o dohodu letecké úřady a v případě, že se jim to nepodaří, dohodnou se o věci smluvní strany. Do dosažení takové dohody nebo ujednání zůstane v platnosti dosavadní úprava.

Článek V

Určený letecký podnik každé ze smluvních stran bude oprávněn udržovat na území druhé smluvní strany technický a obchodní personál v počtu považovaném smluvními stranami za přiměřený vzhledem k provozovaným leteckým službám.

- (a) for traffic purposes the airports provided for public use at the point specified in the Annex to this Agreement and the aids provided for public use on the specified air routes ;
- (b) in emergency or necessity of diversional landing, the airports and aids available for this purpose.

2. The laws, regulations and instructions of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft or air services operating in international air navigation or to the operation of such aircraft or air services while within its territory shall apply to aircraft and agreed air services of the designated airline of the other Contracting Party.

Article IV

1. The designated airline of each Contracting Party shall enjoy fair and equal rights for the operation of air services between the territories of the Contracting Parties.

2. The capacity, frequency, type of aircraft and the nature of air service, such as transiting through or terminating in the territory of the other Contracting Party, operated by the designated airline of either Contracting Party on the specified air route, shall be agreed in the first instance between the designated airlines and shall be effective only upon the approval of the aeronautical authorities. If one Contracting Party has not designated an airline, or the designated airlines are unable to come to an agreement, the aeronautical authorities shall endeavour to come to an agreement, failing which the matter shall be settled by the Contracting Parties.

3. Any increase in capacity or frequency or change in the type of aircraft or nature of the air services operated by the designated airline of either Contracting Party shall be agreed, in the first instance, between the designated airlines, and shall be subject to the approval of aeronautical authorities on the basis of mainly third and fourth freedom traffic and any other subsidiary traffic to be jointly agreed and determined. In the event of one Contracting Party not having designated an airline, or the designated airlines being unable to come to an agreement, the aeronautical authorities shall endeavour to come to an agreement, failing which the matter shall be settled by the Contracting Parties. Pending such agreement or settlement, the arrangements already in force shall prevail.

Article V

The designated airline of each Contracting Party shall be entitled to keep on the territory of the other Contracting Party such number of technical and commercial personnel as may be considered adequate by the Contracting Parties for the air services operated.

Článek VI

1. Letecké úřady obou smluvních stran si budou vyměňovat informace o běžně vydávaných povoleních poskytovaných příslušnému určenému leteckému podniku k provozování leteckých služeb na území, přes území nebo z území druhé smluvní strany, včetně změn, doplňků a výjimek.

2. Každá smluvní strana zajistí u svého určeného leteckého podniku, aby poskytoval leteckým úřadům druhé smluvní strany co možná nejdříve vyhotovení letových řádů a tarifů, včetně všech změn, a všechny ostatní obvyklé informace týkající se provozování dohodnutých leteckých služeb včetně těch údajů, které mohou letecké úřady požadovat k prokázání, že podmínky této Dohody jsou řádně plněny.

3. Každá ze smluvních stran zajistí u svého určeného leteckého podniku, aby předkládal leteckému úřadu druhé smluvní strany statistické údaje o dopravě uskutečněné každý měsíc v leteckých službách na území nebo z území druhé smluvní strany a v místech nakládání a vykládání v této dopravě.

Článek VII

Zásoby pohonných látek, mazací oleje, náhradní součástky, obvyklé vybavení letadla a letecké zásoby dovážené nebo vzaté na palubu letadla na území jedné smluvní strany podnikem určeným druhou smluvní stranou a zůstávající na palubě při odletu z posledního místa přistání na tomto území, budou pokud se týká celních dávek, inspekčních poplatků a podobných dávek, podrobeny neméně výhodnému postupu, než jaký je uplatňován druhou smluvní stranou vůči jiným cizím leteckým podnikům vykonávajícím obdobné mezinárodní letecké služby. Žádná ze smluvních stran nebude však povinna povolit určenému leteckému podniku druhé smluvní strany osvobození nebo úlevu v celních dávkách, inspekčních poplatcích nebo podobných dávkách, jestliže tato druhá smluvní strana nepovoluje osvobození nebo úlevu z těchto dávek určenému leteckému podniku první smluvní strany.

Článek VIII

Každá ze smluvních stran si vyhrazuje právo odepřít nebo odvolat povolení k provozu nebo stanovit pro provoz takové podmínky, které bude pokládat za nutné, v případě, že určený letecký podnik druhé smluvní strany se neřídí zákony a předpisy první smluvní strany nebo v případě, když podle názoru této smluvní strany nejsou plněny podmínky, za kterých jsou poskytována práva podle této Dohody. Nedje-li o případ porušování zákonů a předpisů, bude takové opatření učiněno teprve po projednání mezi smluvními stranami.

Article VI

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information on current authorisations extended to their respective designated airline for operation of air services into, through or from, the territory of the other Contracting Party, including changes, amendments and exemptions.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as promptly as possible copies of time tables and tariff schedules including any modification thereof and all other usual information concerning the operation of agreed air services including those data as may be required to satisfy the aeronautical authorities that conditions of present Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistical data relating to the traffic carried during each month on their air services to, or from the territory of the other Contracting Party and the points of embarkation and disembarkation of such traffic.

Article VII

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 remaining 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 other foreign airlines engaged in similar international services :

Provided that neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline 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 airline of the first Contracting Party.

Article VIII

Each Contracting Party reserves the right to itself to withhold or revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to an operating permission, in case of failure by a designated airline of the other party, to comply with the laws and regulations of the former party, or in case, in the judgment of the former party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. Except in case of a failure to comply with laws and regulations, such action shall be taken only after consultation between the parties.

Článek IX

Aby bylo zajištěno dodržování zásad a plnění ustanovení uvedených v této Dohodě, budou letecké úřady obou stran konat konzultace, požádají-li o to letecké úřady kterékoliv smluvní strany. Tyto konzultace započnou do šedesáti dnů ode dne doručení žádosti.

Článek X

1. Každá smluvní strana může kdykoliv navrhnout druhé smluvní straně jakoukoliv směnu této Dohody, kterou považuje za nutnou, přičemž jednání o navržené změně musí být zahájeno do šedesáti dnů ode dne doručení žádosti druhé smluvní straně.

2. Považuje-li některý z leteckých úřadů nutné změnit Přílohu k této Dohodě, mohou se letecké úřady obou smluvních stran přímo dohodnout o provedení takové změny. Ustanovení stanovená v odstavci 1 tohoto článku pro zahájení jednání o změnách Dohody platí v případě změn Přílohy.

3. Všechny směny této Dohody dohodnuté jednáním podle odstavce 1 tohoto článku nabudou účinnosti, jakmile budou potvrzeny výměnou diplomatických nót mezi smluvními stranami.

Článek XI

1. Vznikne-li jakýkoliv spor mezi smluvními stranami o výkladu nebo provádění této Dohody, vyřeší jej smluvní strany vzájemným jednáním.

2. Vznikne-li jakýkoliv spor o výkladu nebo provádění Přílohy k této Dohodě, vynasadí se o jeho vyřešení letecké úřady smluvních stran vzájemným jednáním a v případě, že se to nepodaří, bude spor předložen k vyřešení smluvním stranám.

3. Jestliže se smluvním stranám nepodaří vyřešit spor jednáním, může každá ze smluvních stran omezit, odeprít nebo odvolat kterákoliv práva poskytovaná na základě této Dohody.

Článek XII

Pro účely této Dohody :

a) výrazy "území", "letecká služba", "mezinárodní letecká služba" a "letecký podnik" budou mít význam stanovený pro ně v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví otevřené k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 ;

Article IX

With a view to ensuring the observance of the principles and the implementation of the provisions specified in the present Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall hold consultations, if so required by the aeronautical authorities of either Contracting Party. Such consultations shall commence within 60 days from the date of receipt of the request.

Article X

1. Either Contracting Party may at any time suggest to the other Contracting Party any modification of the present Agreement, which it may consider necessary, whereby the discussions of the proposed change must be opened within 60 days from the date of receipt of the request by either Contracting Party.

2. If either of the Aeronautical Authorities consider it necessary to amend the Annex to the present Agreement, the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties may agree on such amendments amongst themselves. The provisions stipulated in paragraph 1 above, for initiating amendments to the Agreement shall apply in the case of amendments to the Annex.

3. Any modification of this Agreement agreed as a result of discussions pursuant to paragraph 1 of this Article shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of Diplomatic Notes between the Contracting Parties.

Article XI

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement the Contracting Parties shall settle it by negotiation between themselves.

2. If any dispute arises relating to the interpretation or application of the Annex to the present Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiation between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

3. If the Contracting Parties fail to settle the dispute by negotiations, then either Contracting Party may limit, withhold or revoke any right which it has granted by virtue of the present Agreement.

Article XII

For the purpose of this Agreement

(a) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" shall have the meanings respectively assigned to them in the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944;¹

¹ See footnote 2, p. 22 of this volume.

- b) výraz "letecké úřady" bude znamenat v případě Československé socialistické republiky ministerstvo dopravy a spojů — letecký odbor a v případě Indie Generálního ředitele indického civilního letectví a v obou případech jakýkoliv útvar nebo osobu oprávněné vykonávat funkce, které jsou v současné době vykonávány uvedenými orgány ;
- c) výrazy "dohodnuté letecké služby" a "stanovené letové tratě" budou znamenat mezinárodní letecké služby a tratě uvedené v Příloze k této Dohodě ;
- d) výraz "určený letecký podnik" bude znamenat letecký podnik, který jedna smluvní strana označila druhé smluvní straně jako podnik, který bude provozovat dohodnuté letecké služby.

Článek XIII

Příloha k této Dohodě bude považována za součást Dohody a veškeré odkazy na "Dohodu" budou znamenat rovněž odkazy na "Přílohu", pokud není výslovně stanoveno jinak.

Článek XIV

1. Tato Dohoda podléhá ratifikaci nebo schválení v souladu s ustanoveními smluvních stran a výměna ratifikační listiny a nóty o schválení bude provedena co možná nejdříve.

2. Tato Dohoda nabude platnosti dnem výměny ratifikační listiny a nóty o schválení.

3. Každá ze smluvních stran může kdykoliv oznámit druhé smluvní straně svůj úmysl vypovědět tuto Dohodu. Toto oznámení bude současně sděleno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Je-li dána taková výpověď, skončí platnost Dohody dvanáct (12) měsíců ode dne, kdy druhá smluvní strana obdrží oznámení výpovědi, pokud oznámení o výpovědi není po vzájemné dohodě vzato zpět před uplynutím této doby. Nebude-li druhou smluvní stranou potvrzeno přijetí výpovědi, bude oznámení o výpovědi považováno za doručené čtrnáct (14) dní ode dne, kdy oznámení bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

NA DŮKAZ TOHO PODEPSANÍ zmocněnci, kteří k tomuto byli náležitě zmocněni svými vládami, podepsali, tuto Dohodu.

DÁNO v Praze dne 19. září 1960 ve dvojím vyhotovení v jazyce českém, hindí a anglickém, přičemž všechna tři znění mají stejnou platnost s výjimkou případu pochybnosti, kdy je rozhodující anglické znění.

Za vládu

Za vládu Indie :

Československé socialistické republiky :

Karel ŠTEKL v.r.

B. K. ACHARYA v.r.

- (b) the term “aeronautical authorities” shall mean in the case of Czechoslovak Socialist Republic, The Ministry of Transport and Communications—Department of Civil Aviation and in the case of India, The Director General of Civil Aviation, India, and in both cases, any body or person entitled to perform the functions presently exercised by the above-mentioned authorities ;
- (c) the term “agreed air services” and “specified routes” shall mean the international air services and the routes specified in the Annex to this Agreement ;
- (d) the term “designated airline” shall mean the airline that one Contracting Party has notified to the other Contracting Party to be the airline which will operate the agreed air services.

Article XIII

The Annex to this Agreement shall be considered as part of the Agreement and all references to the “Agreement” shall mean also references to “Annex” unless otherwise explicitly specified.

Article XIV

1. The present Agreement shall be subject to ratification or approval in accordance with the procedures of the Contracting Parties and the instrument of ratification and the note of approval shall be exchanged as soon as possible.

2. The present Agreement shall come into force on the date of exchange of instrument of ratification and the note of approval.

3. Either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorised to that effect by their respective Governments have signed the present Agreement.

DONE at Prague in duplicate the Nineteenth day of September, 1960 in Hindi, Czech and English languages, all three texts being equally authentic except in the case of doubt, when the English text shall prevail.

For the Government
of India :
B. K. ACHARYA

For the Government
of the Czechoslovak Socialist Republic :
Karel STEKL

PŘÍLOHA

ODDÍL I

1. Letecký podnik určený vládou Československé socialistické republiky bude provozovat tuto trať :

Československo — místo ve Švýcarsku, místa v jihovýchodní Evropě, místo v Itálii, místa ve Sjednocené arabské republice, místa v západní Asii, místo v Pakistánu, místo v Indii a ta místa dále za Indií, která by byla dohodnuta leteckými úřady smluvních stran.

2. Za podmínek stanovených touto Dohodou a její Přílohou bude mít letecký podnik určený vládou Československé socialistické republiky :

- a) právo nakládat v Indii cestující, zboží, a poštu určené do Československa nebo do jiných států ;
- b) právo vykládat v Indii cestující, zboží a poštu naložené na československém území nabo na území jiných států ;
- c) právo vynechávat přistání na kterémkoliv uvedeném místě, pokud služby budou začínat na československém území.

ODDÍL II

1. Letecký podnik určený vládou Indie bude provozovat tuto trať :

Indie, místo v Pakistánu, místa v západní Asii, místa ve Sjednocené arabské republice, místo v Itálii, místa v jihovýchodní Evropě, místo ve Švýcarsku, místo v Československu a ta místa dále za Československem, která by byla dohodnuta leteckými úřady smluvních stran.

2. Za podmínek stanovených touto Dohodou a její Přílohou bude mít letecký podnik určený vládou Indie :

- a) právo nakládat v Československu cestující, zboží a poštu určené do Indie nebo do jiných států ;
- b) právo vykládat v Československu cestující, zboží a poštu naložené na indickém území nebo na území jiných států ;
- c) právo vynechávat přistání na kterémkoliv uvedeném místě, pokud služby budou začínat na indickém území.

ODDÍL III

1. Tarify u kterékoli dohodnuté letecké služby budou stanoveny v přiměřené výši se zřetelem ke všem důležitým činitelům, včetně provozních nákladů, přiměřeného zisku, význačných rysů služby, jako je úroveň rychlosti a pohodlí, a tarifů jiných leteckých podniků v kterékoli části stejné tratě.

2. Tarify budou dohodnuty mezi určenými leteckými podniky smluvních stran s přihlédnutím k doporučením Mezinárodního sdružení leteckých dopravců a nabudou účinnosti po schválení leteckými úřady.

ANNEX

SECTION I

1. The route to be operated by the airline designated by the Government of the Czechoslovak Socialist Republic shall be :

Czechoslovakia, point in Switzerland, points in Southeast Europe, point in Italy, points in United Arab Republic, points in West Asia, point in Pakistan, point in India, and to such points beyond India as may be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. Subject to the provisions of the present Agreement and the Annex thereto, the airline designated by the Government of Czechoslovak Socialist Republic shall have :

- (a) the right to embark in India passengers, cargo and mail destined to Czechoslovakia or to other States ;
- (b) the right to disembark in India passengers, cargo and mail embarked on Czechoslovak territory or on territory of other States ;
- (c) the right to omit landing at any specified point provided that the services shall commence in the Czechoslovak territory.

SECTION II

1. The route to be operated by the airline designated by the Government of India shall be :

India, point in Pakistan, points in West Asia, points in United Arab Republic, point in Italy, points in Southeast Europe, point in Switzerland, point in Czechoslovakia and to such points beyond Czechoslovakia as may be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. Subject to the provisions of the present Agreement and the Annex thereto, the airline designated by the Government of India shall have :

- (a) the right to embark in Czechoslovakia passengers, cargo and mail destined to India or to other States ;
- (b) the right to disembark in Czechoslovakia passengers, cargo and mail embarked on Indian territory or on territory of other States ;
- (c) the right to omit landing at any specified point provided that the services shall commence in the Indian territory.

SECTION III

1. The tariffs on any agreed air service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service such as standards of speed and accommodation and the tariffs of other airlines for any part of the same route.

2. The tariffs shall be agreed between designated airlines of the Contracting Parties with regard to recommendations of the International Air Transport Association and shall become effective after approval by the aeronautical authorities.

3. Nemůže-li být dosaženo dohody mezi určenými leteckými podniky nebo neschválí-li tarif jeden z leteckých úřadů, vynasází se o dohodu smluvní strany ; nedospěje-li se ani takto k dohodě, bude dále postupováno podle ustanovení článku XI této Dohody.

ODDÍL IV

Uvedené letecké služby budou provozovány určenými leteckými podniky smluvních stran v rámci ujednání o vzájemné obchodní spolupráci nebo jiného ujednání, na kterém by se podniky dohodly. Obchodní a jiné otázky tohoto provozu budou dohodnuty v první řadě mezi určenými leteckými podniky a dohoda o tom bude podléhat schválení příslušných leteckých úřadů.

3. If designated airlines cannot reach any agreement or if a tariff cannot be approved by one of the aeronautical authorities, the Contracting Parties shall endeavour to come to an agreement, failing which the matter shall be settled in accordance with the provisions of Article XI of the present Agreement.

SECTION IV

The specified air services shall be operated by the designated airlines of the Contracting Parties in a commercial partnership arrangement or such other arrangement between them as may be mutually agreed. The commercial and other aspects of such operation shall, in the first instance, be agreed between the designated airlines and such agreement will be subject to the approval of the respective aeronautical authorities.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 6722. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT INDIEN
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SO-
CIALISTE TCHÉCOSLOVAQUE RELATIF AUX SER-
VICES AÉRIENS. SIGNÉ À PRAGUE, LE 19 SEPTEMBRE
1960

Le Gouvernement indien et le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque, appelés ci-après les « Parties contractantes »,

Désireux de conclure un accord relatif à l'exploitation des services aériens,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord et son annexe en vue de l'exploitation des services aériens convenus.

Article II

1. Les services aériens convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés en vertu du présent Accord et de son annexe, à condition :

- a) Que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une entreprise de transports aériens pour exploiter les services aériens convenus ;
- b) Que l'autre Partie contractante ait donné à l'entreprise désignée la permission d'exploiter voulue.

2. Chaque Partie contractante pourra ne pas accepter la désignation d'une entreprise, refuser ou retirer à une entreprise les droits énoncés dans le présent Accord et son annexe ou soumettre l'exercice de ces droits 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 l'entreprise désignée sont entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ressortissants de cette autre Partie.

Article III

1. L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pourra utiliser sur le territoire de l'autre Partie :

¹ Entré en vigueur le 7 juin 1961, date de l'échange de l'instrument de ratification et de la note d'accord, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article XIV.

- a) À des fins commerciales, les aéroports publics situés au point indiqué à l'annexe au présent Accord et les aides à la navigation sur les routes aériennes indiquées ;
- b) En cas d'urgence ou de nécessité de dérouter, l'aéronef, les aérodromes et les aides disponibles à cette fin.

2. Les lois, règlements et instructions de chaque Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs ou des services affectés à la navigation aérienne internationale, ou l'exploitation de ces aéronefs ou services sur ledit territoire, s'appliqueront aux aéronefs et aux services convenus de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

Article IV

1. Les entreprises désignées par chaque Partie contractante bénéficieront de droits égaux et équitables pour l'exploitation des services aériens entre les territoires des deux Parties.

2. Pour les services aériens qu'assurera l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes sur la route indiquée, la capacité, la fréquence des vols, le type d'aéronefs et la nature des services (services en transit par le territoire de l'autre Partie, services à destination de ce territoire) seront déterminés en premier lieu par les entreprises désignées, dont les décisions n'entreront en vigueur qu'après approbation des autorités aéronautiques. Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise ou si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre, les autorités aéronautiques s'efforceront d'aboutir à un accord ; si elles n'y parviennent pas, la question sera réglée par les Parties contractantes.

3. Les augmentations de la capacité ou de la fréquence, ainsi que les modifications du type d'aéronefs ou de la nature des services aériens exploités par l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes, seront déterminées, en premier lieu, par les entreprises désignées et soumises à l'approbation des autorités aéronautiques, principalement sur la base du trafic de troisième et de quatrième libertés ainsi que de tout trafic subsidiaire déterminé d'un commun accord. Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné d'entreprise ou si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre, les autorités aéronautiques s'efforceront d'aboutir à un accord ; si elles n'y parviennent pas, la question sera réglée par les Parties contractantes. En attendant un tel accord ou règlement, les dispositions en vigueur prévaudront.

Article V

Les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes auront le droit d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie le personnel technique et commercial que les Parties jugeront nécessaire à l'exploitation des services aériens.

Article VI

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangeront des renseignements concernant les permissions d'exploitation qu'elles accorderont à leurs entreprises désignées pour exploiter des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, ou en transit par ce territoire, y compris les modifications et les dispenses.

2. Chaque Partie contractante fera en sorte que son entreprise désignée communique dans les plus brefs délais aux autorités aéronautiques de l'autre Partie le texte de ses horaires et tarifs ainsi que toutes modifications y apportées, et tous autres renseignements habituels concernant l'exploitation des services aériens convenus, notamment les éléments d'information dont ces autorités aéronautiques auront besoin pour s'assurer que les stipulations du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie contractante fera en sorte que son entreprise désignée communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie les statistiques du trafic acheminé chaque mois par ses soins à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie, avec l'indication de l'origine et de la destination de ce trafic.

Article VII

Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits ou pris à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie et demeurant à bord au départ du 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 que cette autre Partie accorde aux autres entreprises étrangères assurant des services internationaux similaires.

Il est entendu qu'une Partie contractante ne sera tenue d'accorder aux entreprises désignées par l'autre Partie une exonération ou une remise de droits de douane, de frais d'inspection ou autres taxes similaires, que sous réserve de réciprocité.

Article VIII

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie, ou de faire dépendre cette permission des conditions qu'elle jugera nécessaires, si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie ou si celle-ci estime que les conditions auxquelles les droits ont été accordés en vertu du présent Accord ne sont pas remplies. Sauf dans le cas où les lois et règlements auront été enfreints, aucune mesure de cet ordre ne sera prise avant que les Parties contractantes ne se soient consultées.

Article IX

En vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront si les autorités aéronautiques de l'une des Parties le demandent. Ces consultations commenceront dans les 60 jours de la date de réception de la demande.

Article X

1. Chaque Partie contractante pourra à tout moment proposer à l'autre Partie toute modification qu'elle estimera nécessaire d'apporter au présent Accord ; les consultations au sujet de la modification proposée devront commencer dans les 60 jours de la réception de la demande par l'autre Partie.

2. Si l'une des Parties contractantes juge nécessaire de modifier l'annexe du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties pourront convenir entre elles de la modification. Les dispositions du paragraphe 1 relatives aux modifications de l'Accord s'appliqueront aux modifications de l'annexe.

3. Toute modification du présent Accord convenue conformément au paragraphe 1 du présent article entrera en vigueur après confirmation par un échange de notes diplomatiques entre les Parties contractantes.

Article XI

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

2. Si un différend s'élève quant à l'interprétation ou à l'application de l'annexe du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de le régler par voie de négociations directes. En cas d'échec, le différend sera soumis, pour règlement, aux Parties contractantes.

3. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociations, chaque Partie pourra limiter, retirer ou refuser tout droit accordé en vertu du présent Accord.

Article XII

Aux fins du présent Accord :

- a) Les expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « entreprise de transports aériens » ont le sens que leur donne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944¹ ;

¹ Voir note 2, p. 23 de ce volume.

- b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République socialiste tchécoslovaque, du Ministère des transports et des communications — Département de l'aviation civile —, en ce qui concerne l'Inde, du Directeur général de l'aviation civile, et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ces autorités.
- c) Les expressions « services aériens convenus » et « routes indiquées » s'entendent des services aériens internationaux et des routes indiqués dans l'annexe du présent Accord.
- d) L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée à l'autre Partie comme étant l'entreprise chargée d'exploiter les services aériens convenus.

Article XIII

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

Article XIV

1. Le présent Accord devra être ratifié ou approuvé conformément à la procédure de chaque Partie contractante ; l'instrument de ratification et la notification d'approbation seront échangés aussitôt que faire se pourra.

2. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange de l'instrument de ratification et de la notification d'approbation.

3. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT, en double exemplaire à Prague, le 19 septembre 1960, en hindi, en tchèque et en anglais, les trois textes faisant également foi ; en cas de divergence, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
indien :

B. K. ACHARYA

Pour le Gouvernement
de la République socialiste
tchécoslovaque :

Karel STEKL

A N N E X E

SECTION I

1. La route exploitée par l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque sera la suivante :

Tchécoslovaquie, un point en Suisse, des points en Europe du Sud-Est, un point en Italie, des points en République arabe unie, des points en Asie occidentale, un point au Pakistan, un point en Inde, et des points au-delà de l'Inde dont pourront convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord et de l'annexe, l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque aura :

- a) Le droit d'embarquer dans l'Inde des passagers, des marchandises et du courrier à destination de la Tchécoslovaquie ou d'autres États ;
- b) Le droit de débarquer dans l'Inde des passagers, des marchandises et du courrier en provenance de la Tchécoslovaquie ou d'autres États ;
- c) Le droit d'omettre de faire escale en n'importe lequel des points énumérés, pourvu que les services aient leur tête de ligne en territoire tchécoslovaque.

SECTION II

1. La route exploitée par l'entreprise désignée par le Gouvernement indien sera la suivante :

Inde, un point au Pakistan, des points en Asie occidentale, des points en République arabe unie, un point en Italie, des points en Europe du Sud-Est, un point en Suisse, un point en Tchécoslovaquie, et des points au-delà de la Tchécoslovaquie dont pourront convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord et de l'annexe, l'entreprise désignée par le Gouvernement indien aura :

- a) Le droit d'embarquer en Tchécoslovaquie des passagers, des marchandises et du courrier à destination de l'Inde ou d'autres États ;
- b) Le droit de débarquer en Tchécoslovaquie des passagers, des marchandises et du courrier en provenance de l'Inde ou d'autres États ;

- c) Le droit d'omettre de faire toute escale en n'importe lequel des points énumérés, pourvu que les services aient leur tête de ligne en territoire indien.

SECTION III

1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service, telles que les normes de vitesse et de confort, et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la même route.

2. Les tarifs seront fixés d'un commun accord par les entreprises désignées, compte tenu des recommandations de l'Association du transport aérien international, et entreront en vigueur après approbation par les autorités aéronautiques.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre, ou si un tarif n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, les Parties s'efforceront de parvenir à un accord ; si elles n'y parviennent pas, le différend sera réglé conformément à l'article XI du présent Accord.

SECTION IV

Les services aériens indiqués seront exploités par les entreprises désignées sur la base d'un accord d'association commerciale ou de tous autres arrangements dont elles pourront convenir. Les aspects commerciaux et autres de cette exploitation seront fixés, en premier lieu, par voie d'entente directe entre les entreprises désignées, laquelle sera soumise à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties.

No. 6723

**SWITZERLAND
and
BURMA**

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rangoon, on 31 October 1960

Official texts: French and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

**SUISSE
et
BIRMANIE**

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Rangoon, le 31 octobre 1960

Textes officiels français et anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

N^o 6723. ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS
ENTRE LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOU-
VERNEMENT DE L'UNION DE BIRMANIE. SIGNÉ À
RANGOON, LE 31 OCTOBRE 1960

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de l'Union de Birmanie,

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des communications aériennes directes entre leurs territoires respectifs,

Ont, en conséquence, désigné des représentants dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier

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

- a. L'expression « autorités aéronautiques » s'entendra, dans le cas de la Suisse, de l'Office fédéral de l'air ou de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ladite autorité ; et dans le cas de l'Union de Birmanie, du ministre de la marine et de l'aviation civile ou de toute personne ou organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par ledit ministre de la marine et de l'aviation civile ;
- b. L'expression « entreprise désignée » s'entendra de l'entreprise de transports aériens dont les autorités aéronautiques d'une partie contractante auront, par écrit, notifié la désignation aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, conformément à l'article 3 du présent accord, pour les routes spécifiées dans cette désignation ;
- c. L'expression « territoire » aura la signification que lui donne l'article 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944² ;
- d. Les définitions contenues aux paragraphes a, b et d de l'article 96 de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, seront applicables au présent accord.

Article 2

Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits spécifiés dans l'annexe au présent accord, nécessaires pour établir les routes et

¹ Entré en vigueur le 20 août 1962, date à laquelle les deux Gouvernements se sont notifié la ratification par un échange de notes diplomatiques, conformément aux dispositions de l'article 17.

² Voir note 2, p. 23 de ce volume.

No. 6723. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE SWISS FEDERAL COUNCIL AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF BURMA. SIGNED AT RANGOON, ON 31 OCTOBER 1960

The Swiss Federal Council and the Government of the Union of Burma,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting direct air communications between their respective territories,

Have accordingly appointed authorized representatives for this purpose, who have agreed as follows :

Article I

For the purpose of the present Agreement, and its Annex, except where the text provides otherwise :

- (a) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Switzerland, the Federal Air Office, or any person or agency authorized to perform the functions exercised at the present time by the said authority and in the case of the Union of Burma, the Ministry of Marine and Civil Aviation or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the said Ministry of Marine and Civil Aviation.
- (b) The term "designated airline" shall mean the 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 the airline which it has designated in conformity with Article 3 of the present Agreement for the routes specified in such designation.
- (c) The term "territory" shall have the meaning given to it by Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on December 7, 1944.²
- (d) The definitions contained in paragraphs (a), (b) and (d) of Article 96 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944 shall be applied to the present Agreement.

Article II

Each contracting party grants to the other contracting party the rights as specified in the Annex hereto necessary for establishing the international civil air

¹ Came into force on 20 August 1962, the date on which ratification was notified mutually by an exchange of diplomatic notes, in accordance with the provisions of article XVII.

² See footnote 2, p. 22 of this volume.

services aériens internationaux qui y sont décrits, que ces services soient inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 3

Chacun des services aériens ainsi définis pourra être ouvert à l'exploitation aussitôt que la partie contractante à laquelle les droits ont été accordés, conformément à l'article 2, de désigner une entreprise de transports aériens pour la route en question aura autorisé un service aérien sur cette route, et la partie contractante accordant les droits sera tenue, sous réserve de l'article 9 ci-après, de donner l'autorisation d'exploitation propre à l'entreprise en question. L'entreprise ainsi désignée pourra néanmoins être invitée à donner aux autorités aéronautiques compétentes de la partie contractante qui accorde les droits la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement, avant de pouvoir entreprendre l'exploitation envisagée par cet accord ; en outre, dans les zones de guerre ou d'occupation militaire ou dans les zones affectées par de tels faits, l'exploitation sera soumise à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 4

a. Les tarifs de tous services convenus seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants comprenant l'économie de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service considéré, tels la rapidité et le confort, ainsi que les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens sur une partie quelconque des routes spécifiées. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes de cet article.

b. Les tarifs mentionnés au paragraphe *a* de cet article, y compris les taux des commissions payées aux agences en corrélation avec eux, seront, si possible, fixés d'entente entre les entreprises désignées, après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de cette route ; cet arrangement sera basé, autant que possible, sur le système adopté pour la fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux parties contractantes.

c. Si les entreprises désignées ne peuvent s'entendre au sujet des tarifs, ou si pour quelque autre raison un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe *b* de cet article, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes s'efforceront de régler le différend d'un commun accord.

d. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre pour approuver un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe *b* de cet article ou pour fixer un tarif conformément au paragraphe *c* ci-dessus, le différend sera aplani en application des dispositions de l'article 15.

routes and services therein described, whether such services be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

Article III

Each of the air services so described may be placed in operation as soon as the contracting party to whom the rights have been granted by Article 2 to designate an airline for the route concerned has authorized an airline for such route, and the contracting party granting the rights shall, subject to Article 9 hereof, be bound to give the appropriate operating permission to the airline concerned; provided that the airline so designated may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities before being permitted to engage in the operations contemplated by this Agreement; and provided that in areas of hostilities or of military occupation, or in areas affected thereby, such operations shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Article IV

(a) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standard of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(b) The tariffs referred to in paragraph (a) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both contracting parties.

(c) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (b) of this Article, the aeronautical authorities of the contracting parties shall try to determine the tariffs by agreement between themselves.

(d) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (b) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (c) thereof the dispute should be settled in accordance with the provisions of Article 15.

e. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des parties contractantes le désapprouvent, sauf en application de l'article 15. En attendant la fixation de tarifs nouveaux ou modifiés, conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà en vigueur seront maintenus.

Article 5

Chaque partie contractante s'engage à assurer le transfert des recettes réalisées sur son territoire pour le transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux, par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, à destination de son pays d'origine, sous déduction des dépenses locales, et sous réserve des règlements concernant le contrôle des changes qui seraient en vigueur.

Article 6

En vue de prévenir toute pratique discriminatoire et d'assurer l'égalité de traitement, les parties contractantes conviennent de ce qui suit :

- a.* Chaque partie contractante peut imposer ou permettre d'imposer à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante des taxes justes et raisonnables pour l'usage des aéroports publics et d'autres facilités soumises à son contrôle. Chaque partie contractante consent, cependant, à ce que ces taxes ne soient pas plus élevées que celles que payeraient, pour l'usage de ces aéroports et autres facilités, ses propres aéronefs affectés à des transports internationaux similaires ;
- b.* Les carburants et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une partie contractante par l'entreprise de l'autre partie contractante ou pour le compte de celle-ci, et destinés à être employés uniquement par les aéronefs de l'entreprise désignée de cette partie contractante, seront exempts réciproquement des droits d'entrée. En ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes de caractère national, ils seront soumis par la partie contractante dont le territoire est touché au même traitement que celui qui est accordé aux entreprises nationales de transports aériens et à celles de la nation plus favorisée ;
- c.* Les aéronefs que l'entreprise désignée d'une partie contractante utilisera sur les services convenus, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les approvisionnements des aéronefs, restant à bord des aéronefs seront exempts, à l'arrivée ou au départ du territoire de l'autre partie contractante, des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes similaires, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus de ce territoire.

Article 7

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une partie contractante et encore en force seront reconnus par l'autre

(e) No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either contracting party are dissatisfied with it except under the terms of Article 15. Until the fixation of new or amended tariffs, in accordance with this Article, the tariffs already in force shall be applied.

Article V

Each contracting party undertakes to ensure the transfer of the revenues realized on its territory by means of the transport of passengers, luggage, cargo and mail by the designated airline of the other contracting party into its country of origin, after deduction of local expenses, subject to the exchange control regulations in force from time to time.

Article VI

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

- (a) Each of the contracting parties may impose or permit to be imposed on the designated airline of the other contracting party just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Each of the contracting parties agrees, however, that these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and other facilities by its national aircraft engaged in similar international services.
- (b) The fuel and spare parts introduced into or taken on board in the territory of one contracting party by or on behalf of the airline of the other contracting party, and intended solely for use by aircraft of the designated airline of such contracting party shall be reciprocally exempt of entrance fees. With respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the contracting party whose territory is entered they shall be subject to the same treatment as that applying to national airlines and to airlines of the most-favoured nation.
- (c) Aircraft of the designated airline of one contracting party operating on the agreed services and fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall, upon arriving in or leaving the territory of the other contracting party, be exempt from customs, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed on flights in that territory.

Article VII

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one contracting party and still in force shall be recognized as

partie contractante pour l'exploitation des routes et services décrits dans l'annexe, pourvu que les conditions auxquelles ces certificats ou licences ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux standards minima pouvant être établis conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale. Chaque partie contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

Article 8

a. Les lois et règlements régissant, sur le territoire d'une partie contractante, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'emploi et la navigation de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante et devront être observés par ces aéronefs à l'arrivée, pendant leur séjour et au départ du territoire de la première partie contractante.

b. Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une partie contractante l'entrée et la sortie des passagers, équipages, marchandises transportés par les aéronefs, telles que celles qui concernent les formalités d'entrée et de sortie, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages ou marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante pendant que ces aéronefs entreront sur ledit territoire, le quitteront ou y séjourneront.

c. Les passagers en transit par le territoire d'une partie contractante seront soumis à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises seront exempts de droits de douane, droits d'inspection et de taxes similaires, si le transit est direct.

Article 9

Sans préjudice des dispositions de l'article 12 ci-après, chaque partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer l'exercice des droits spécifiés dans l'annexe à cet accord par l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'autre partie contractante, ou lorsque cette entreprise ou le gouvernement qui l'a désignée ne se conforment pas aux lois et règlements visés à l'article 8 ci-dessus ou négligent de quelque autre façon de remplir les conditions auxquelles les droits sont accordés en application du présent accord et de son annexe.

Article 10

Le présent accord et tous contrats en relation avec lui seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

valid by the other contracting party for the purpose of operating the routes and services described in the Annex, provided that the requirement under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

Article VIII

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

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

(c) Passengers in transit across the territory of one contracting party shall be subject to a simplified control. Baggage and cargo shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges when the transit is direct.

Article IX

Notwithstanding the provisions of Article 12 hereof, each contracting party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annex to this Agreement by the airline designated by the other contracting party in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other contracting party, or in case of failure by such airline or the Government designating such airline, to comply with the laws and regulations referred to in Article 8 hereof, or otherwise to perform its obligations hereunder, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

Article X

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

Article 11

Les droits et privilèges existants, relatifs aux services de transports aériens, qui peuvent avoir été accordés antérieurement par l'une des parties contractantes à une entreprise de transports aériens de l'autre partie contractante conserveront leurs effets conformément aux stipulations convenues.

Article 12

Chaque partie contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre partie contractante son intention de mettre fin au présent accord. Le même avis sera donné simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'accord prendra fin un an après la réception de l'avis de dénonciation, à moins que, d'entente entre les parties contractantes, cette communication ne soit retirée avant l'expiration de cette période. À défaut d'accusé de réception de la part de l'autre partie contractante, l'avis de dénonciation sera réputé reçu quatorze jours après la date à laquelle il aura été reçu par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 13

Au cas où l'une des parties contractantes tiendrait pour désirable de modifier les routes ou les conditions stipulées à l'annexe, elle pourrait demander des consultations entre les autorités compétentes des deux parties ; ces consultations commenceront dans le délai de soixante jours à partir de la date de la demande. Si ces autorités conviennent de conditions nouvelles ou révisées affectant l'annexe, leurs recommandations entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 14

Si une convention multilatérale acceptée par les deux parties contractantes entre en vigueur, le présent accord sera modifié conformément aux dispositions de cette convention.

Article 15

Sauf s'il en est disposé autrement dans le présent accord ou dans son annexe, tout différend entre les parties contractantes, relatif à l'interprétation ou à l'application de cet accord ou de son annexe, qui ne pourra être réglé par voie de négociations directes sera soumis, pour avis consultatif, 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. Chaque partie contractante désignera un arbitre dans un délai de deux mois à compter de la date de réception d'une note diplomatique demandant l'arbitrage d'un différend et le troisième

Article XI

Existing rights and privileges relating to air transport services which may have been granted previously by either of the contracting parties to an airline of the other contracting party shall continue in force according to their terms.

Article XII

Either of the contracting parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event such communication is made, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice to terminate, unless by agreement between the contracting parties the communication under reference is withdrawn before the expiration of that time. If the other contracting party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed as having been received 14 days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article XIII

In the event either of the contracting parties considers it desirable to modify the routes or conditions set forth in the attached Annex, it may request consultation between the competent authorities of both contracting parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities mutually agree on new or revised conditions affecting the Annex, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article XIV

If a general multilateral air transport Convention accepted by both contracting parties enters into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

Article XV

Except as otherwise provided in this Agreement or its Annex, any dispute between the contracting parties relative to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, which cannot be settled through consultation, shall be submitted for an advisory report to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each contracting party, and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either contracting party. Each of the contracting parties shall designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either party to the other party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute; and the third arbitrator shall be agreed

arbitre sera désigné dans un délai d'un mois après cette première période de deux mois. Si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, son remplacement sera assuré par une personne que désignera le président du Conseil de l'OACI, lequel choisira sur une liste d'arbitres tenue à jour conformément aux usages de l'OACI. Les autorités exécutives des parties contractantes feront tous leurs efforts, selon les moyens dont elles disposent, pour donner effet à l'opinion exprimée dans un tel avis consultatif. La moitié des frais du tribunal arbitral sera à la charge de chaque partie.

Article 16

a. Les changements apportés par l'une des parties contractantes aux routes décrites aux tableaux ci-après, sauf s'il s'agit de changer les points desservis par l'entreprise désignée de cette partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante peuvent donc procéder unilatéralement à de tels changements, pourvu, cependant, qu'avis en soit donné sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

b. Si les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante trouvent que, vu les principes exposés à la section VII de l'annexe au présent accord, les intérêts de leur entreprise de transports aériens sont lésés par le transport de trafic effectué par l'entreprise désignée de la première partie contractante, entre le territoire de la seconde partie contractante et le nouveau point choisi sur le territoire d'un pays tiers, les autorités des deux parties contractantes se consulteront en vue d'arriver à un arrangement satisfaisant.

Article 17

Le présent accord, y compris les dispositions de son annexe, sera ratifié. Il 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 soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

FAIT à Rangoon, le 31 octobre 1960, en double exemplaire, dans les langues française et anglaise ; pour l'interprétation du texte, la version anglaise fera foi.

Pour le Conseil fédéral
suisse :

(Signé) E. BERNATH

Pour le Gouvernement
de l'Union de Birmanie :

(Signé) Sao HKUN HKIO

upon within one month after such period of two months. If the third arbitrator is not agreed upon, within the time limitation indicated, the vacancy thereby created shall be filled by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel of arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. The executive authorities of the contracting parties will use their best efforts under the powers available to them to put into effect the opinion expressed in any such advisory report. A moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each party.

Article XVI

(a) Changes made by either contracting party in the routes described in the schedules attached, except those which change the points served by the designated airline of this contracting party in the territory of the other contracting party shall not be considered as modifications of the Annex. The aeronautical authorities of either contracting party may therefore proceed unilaterally to make such changes, provided, however, that notice of any change is given without delay to the aeronautical authorities of the other contracting party.

(b) If such other aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in Section VII of the Annex to the present Agreement, interests of their airline are prejudiced by the carriage by the designated airline of the first contracting party of traffic between the territory of the second contracting party and the new point in the territory of the third country, the authorities of the two contracting parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

Article XVII

This Agreement, including the provisions of the Annex thereto, shall be ratified. It shall enter into force on the day on which ratification is notified mutually by an exchange of diplomatic notes.

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

DONE in duplicate, at Rangoon, this 31st day of October 1960, in the English and French languages ; for the interpretation of the text the English version will apply.

For the Swiss Federal
Council :

(Signed) E. BERNATH

For the Government
of the Union of Burma :

(Signed) Sao HKUN HKIO

ANNEXE

SECTION I

Le Gouvernement de l'Union de Birmanie accorde au Conseil fédéral suisse le droit d'assurer des services aériens par le moyen d'une entreprise de transports aériens de nationalité suisse, désignée par la Suisse, sur les routes spécifiées au tableau 1 ci-après, en vue de traverser en transit ou de desservir commercialement le territoire de l'Union de Birmanie.

SECTION II

Le Conseil fédéral suisse accorde au Gouvernement de l'Union de Birmanie, le droit d'assurer des services aériens par le moyen d'une entreprise de transports aériens de nationalité birmane, désignée par ce pays, sur les routes qui seront spécifiées au tableau 2 ci-après, et qui traverseront ou desserviront commercialement le territoire de la Suisse.

SECTION III

L'entreprise désignée par chacune des parties contractantes dans les conditions prévues par le présent accord jouira, sur le territoire de l'autre partie contractante, du droit de transit et de celui de faire des escales non-commerciales, ainsi que du droit de débarquer et du droit d'embarquer en trafic international, aux points énumérés sur chacune des routes qui sont ou seront spécifiées aux tableaux ci-après, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

SECTION IV

Les facilités de transport par air qu'offriront au public les services convenus devront être en étroite relation avec la demande de trafic.

SECTION V

En exploitant les services convenus, les entreprises désignées des parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour desservir, entre les territoires respectifs de ces parties contractantes, toute route à laquelle se rapportent ledit accord et son annexe.

SECTION VI

En exploitant les services décrits dans la présente annexe, l'entreprise désignée de chaque partie contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, de façon à ne pas affecter indûment les services que celle-ci exploite sur tout ou partie des mêmes routes.

SECTION VII

Les deux parties contractantes conviennent que les services assurés par une entreprise désignée conformément au présent accord et à son annexe auront pour objectif primordial d'offrir une capacité adéquate à la demande de trafic entre le pays dont cette entreprise possède la nationalité et le pays de destination finale de ce trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer, sur ces services, du trafic international à destination ou en pro-

A N N E X

SECTION I

The Government of the Union of Burma grants to the Swiss Federal Council the right to conduct air transport services by an airline of Swiss nationality designated by Switzerland on the routes, specified in Schedule One attached, which transit or serve commercially the territory of the Union of Burma.

SECTION II

The Swiss Federal Council grants to the Government of the Union of Burma the right to conduct air transport services by an airline of the Union of Burma nationality designated by the latter country on the routes, which shall be specified in Schedule Two attached, and which shall transit or serve commercially the territory of Switzerland.

SECTION III

The airline designated by each of the contracting parties under the conditions provided in this Agreement will enjoy, in the territory of the other contracting party, rights of transit and of stops for non-traffic purposes, as well as the right of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo, and mail at the points enumerated, on each of the routes which are or shall be specified in the Schedules attached.

SECTION IV

The air transport facilities available hereunder to the travelling public shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.

SECTION V

There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the contracting parties to operate on any route between their respective territories covered by this Agreement and Annex.

SECTION VI

In the operation by the designated airline of either contracting party of the trunk services described in the present Annex, the interest of the designated airline of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

SECTION VII

It is the understanding of both contracting parties that services provided by a designated airline under the present Agreement and Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of the ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and

venance de pays tiers, en un point du territoire de l'autre partie contractante situé sur les routes spécifiées dans la présente annexe, sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels souscrivent les parties contractantes, et selon le principe général que la capacité soit adaptée :

- a) À la demande de trafic entre le pays d'origine du service aérien et les pays de destination ;
- b) Aux exigences de l'exploitation d'un service long-courrier ;
- c) À la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

SECTION VIII

Si l'entreprise désignée d'une partie contractante est provisoirement empêchée, par suite de difficultés provenant d'une guerre, de profiter immédiatement des possibilités mentionnées à la section V ci-dessus, la situation sera examinée à nouveau, d'entente entre les parties contractantes, en vue de faciliter une évolution nécessaire, aussitôt que l'entreprise désignée de la première partie contractante se trouvera en état d'apporter progressivement sa contribution aux services aériens.

SECTION IX

C'est l'intention des deux parties contractantes qu'il y ait des consultations régulières et fréquentes entre leurs autorités aéronautiques respectives et que, par là, une étroite collaboration soit assurée pour l'observation des principes définis au présent accord et à son annexe, ainsi que pour l'accomplissement des dispositions qui y figurent.

Tableau 1

L'entreprise désignée par le Conseil fédéral suisse pourra exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans ce paragraphe, en touchant des points intermédiaires dans les deux directions, et de faire des escales en Birmanie au point spécifié :

Points en Suisse – points intermédiaires – Rangoon – points au-delà.

Tableau 2

L'entreprise désignée par le Gouvernement de l'Union de Birmanie pourra exploiter des services aériens et faire des escales commerciales en Suisse, le long d'une route ou de routes à convenir entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de l'Union de Birmanie au moment où le Gouvernement de l'Union de Birmanie décidera de commencer l'exploitation.

Sur chacune des routes ci-dessus, l'entreprise autorisée à la desservir pourra faire des vols sans escale entre n'importe quels points de cette route, en omettant un ou plusieurs autres points de ladite route.

coming from third countries at a point in the territory of the other contracting party on the routes specified in the present Annex shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both contracting parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related :

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

SECTION VIII

In so far as the designated airline of one contracting party may be temporarily prevented through difficulties arising from war from taking immediate advantage of the opportunity referred to in Section V above, the situation shall be reviewed between the contracting parties with the object of facilitating the necessary development, as soon as the designated airline of the first contracting party is in a position increasingly to make its proper contribution to the service.

SECTION IX

It is the intention of both contracting parties that there should be regular and frequent consultation between their respective aeronautical authorities and that there should thereby be close collaboration in the observance of the principles and the implementation of the provisions outlined in the present Agreement and Annex.

Schedule 1

The airline designated by the Swiss Federal Council shall be entitled to operate air services on air routes specified in this paragraph *via* intermediate points in both directions, and to make scheduled landings in the Union of Burma at the point specified :

Points in Switzerland—intermediate points—Rangoon—points beyond.

Schedule 2

The airline designated by the Government of the Union of Burma shall be entitled to operate air services and to make scheduled landings in Switzerland along a specific route or routes to be agreed upon by the Swiss Federal Council and the Government of the Union of Burma at such time as the Government of the Union of Burma decides to commence operations.

On each of the above routes the airline authorized to operate such route may operate non-stop flights between any of the points on such route omitting stops at one or more of the other points on such route.

No. 6724

—

**PAKISTAN
and
CANADA**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed at
Karachi, on 21 December 1960**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

—————

**PAKISTAN
et
CANADA**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Karachi, le 21 décembre 1960**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

No. 6724. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF PAKISTAN AND THE GOVERNMENT OF CANADA RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT KARACHI, ON 21 DECEMBER 1960

The Government of Pakistan and the Government of Canada, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement,³ opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, the terms of which Convention and Agreement are binding on both Parties,

And desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows :

Article I

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

- (i) "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof ;
- (ii) "aeronautical authorities" means, in the case of Pakistan, the Director-General of Civil Aviation and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Director-General, and in the case of Canada, the Minister of Transport, the Air Transport Board and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Minister or Board or similar functions ;
- (iii) "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that Contracting Party ;

¹ Came into force on 21 December 1960, upon signature, in accordance with article XV (B).

² See footnote 2, p. 22 of this volume.

³ See footnote 3, p. 42 of this volume.

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

N^o 6724. ACCORD³ RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS
ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOU-
VERNEMENT DU PAKISTAN. SIGNÉ À KARACHI, LE
21 DÉCEMBRE 1960

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Pakistan (appelés ci-après les Parties Contractantes)

Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale⁴ et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux⁵, ouverts à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, et dont les dispositions engagent les deux Parties,

Et désireux de conclure un accord établissant des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Pour l'exécution du présent Accord, sauf indication contraire du contexte :

- (i) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de la Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adopté conformément aux Articles 90 et 94 de celle-ci ;
- (ii) l'expression « autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne le Pakistan, le Directeur général de l'Aviation civile et toute personne ou organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par lui ; en ce qui concerne le Canada, cette expression désigne le ministre des Transports, la Commission des transports aériens et toute personne ou organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par eux ou des fonctions semblables ;
- (iii) l'expression « territoire », appliquée aux Parties Contractantes, désigne les étendues de terre ferme et les eaux territoriales limitrophes, placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle desdites Parties Contractantes ;

¹ Traduction du Gouvernement canadien.

² Translation by the Government of Canada.

³ Entré en vigueur le 21 décembre 1960, dès la signature, conformément à l'alinéa B de l'article XV.

⁴ Voir note 2, p. 23 de ce volume.

⁵ Voir note 3, p. 58 de ce volume.

- (iv) "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention ; and
- (v) "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article IV of this Agreement.

Article II

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing the air services to be operated by virtue of the said Agreement on the routes specified in the appropriate Section of the Annex thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

Article III

The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services, the rights :

- (i) to fly its aircraft across the territory of the other Contracting Party ;
- (ii) to make stops in the said territory for non-traffic purposes ; and
- (iii) subject to the provisions of Article VI, to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purposes of setting down and picking up international traffic in passengers, cargo and mail.

Article IV

(A) Each 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, on condition that :

- (i) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline (hereinafter referred to as a "designated airline") for the specified routes ;
- (ii) the Contracting Party which grants the rights shall have given to the designated airline the appropriate operating permission in accordance with its laws and regulations, and it shall do so with the least possible delay.

(B) The 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 air services.

- (iv) les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont les significations qui leur sont attribuées à l'Article 96 de la Convention ; et
- (v) l'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie Contractante conformément à l'Article IV du présent Accord.

Article II

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés dans le présent Accord, en vue d'établir et d'exploiter les services aériens sur les routes spécifiées dans la section pertinente de l'itinéraire ci-joint (appelés ci-dessous « services convenus » et « routes spécifiées »).

Article III

Dans l'exploitation d'un service convenu, les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront des droits ci-dessous :

- (i) survoler le territoire de l'autre Partie Contractante ;
- (ii) effectuer sur le territoire de l'autre Partie Contractante des escales non commerciales ;
- (iii) sous réserve des dispositions de l'Article VI, faire escale sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux points indiqués dans l'Annexe au présent Accord, afin d'y débarquer ou d'y embarquer passagers, marchandises et courrier en trafic international.

Article IV

A) Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou plus tard, au gré de la Partie Contractante à laquelle sont accordés les droits, à condition que :

- (i) la Partie Contractante ayant reçu ces droits désigne pour les routes spécifiées une entreprise indiquée ci-dessous par les termes « entreprise désignée » ;
- (ii) la Partie Contractante qui accorde les droits donne dans les plus brefs délais à l'entreprise désignée l'autorisation d'exploitation conforme à ses lois et règlements.

B) Les autorités aéronautiques de la Partie Contractante qui accorde les droits peuvent demander à l'entreprise désignée de l'autre Partie de justifier dans les plus brefs délais qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par leurs lois et règlements et normalement appliquées aux services aériens internationaux.

Article V

(A) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to a designated airline of the rights specified in Article III of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of those rights where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(B) Each Contracting Party shall have the authority to suspend the exercise by a designated airline of the rights specified in Article III of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by that airline of those rights where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement, provided that, unless immediate suspension is considered necessary in the interest of safety, this authority shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(C) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article XII shall not be prejudiced.

Article VI

(A) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(B) In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

(C) On any specified route the capacity provided by the designated airline of one Contracting Party together with the capacity provided by the designated airline of the other Contracting Party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.

(D) In the application of the principles stated in the preceding paragraphs of this Article :

(i) the agreed services provided by each designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably expected requirements of that airline for the carriage of traffic originating in the territory of either Contracting Party and destined for the territory of the other Contracting Party ;

Article V

A) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de rejeter la désignation d'une entreprise et de suspendre ou de révoquer l'octroi à une entreprise des droits spécifiés dans l'Article III du présent Accord, ou d'imposer les conditions qui paraîtraient nécessaires à l'exercice de ces droits par l'entreprise, dans tous les cas où il n'est pas prouvé que la propriété réelle et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui désigne l'entreprise, ou aux nationaux de ladite Partie.

B) Chaque Partie Contractante aura le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés dans l'Article III du présent Accord, ou d'imposer les conditions qui lui paraîtraient nécessaires à l'exercice de ces droits par l'entreprise si cette dernière ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui aura accordé ces droits, ou n'exploite pas les services convenus conformément aux conditions du présent Accord, sous réserve cependant de n'exercer ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, sauf dans les cas où des besoins de sécurité imposeraient une suspension immédiate.

C) Si l'une des Parties Contractantes agissait conformément aux dispositions du présent Article, ce devrait être sans préjudice des droits que l'Article XII accorde à l'autre Partie Contractante.

Article VI

A) Les entreprises désignées des deux Parties Contractantes jouiront également d'un traitement équitable quant à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

B) Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise désignée de chacune des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas entraver indûment le service assuré par cette dernière sur tout ou partie du même parcours.

C) Sur chacune des routes spécifiées, la capacité de transport de l'entreprise désignée d'une des Parties Contractantes et la capacité offerte par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante resteront, ensemble, raisonnablement proportionnées aux besoins de transport aérien public existant sur ladite route.

D) Dans la mise en œuvre des dispositions des paragraphes précédents du présent Article :

- (i) les services convenus assurés par chacune des entreprises désignées, se fondant sur un coefficient de charge raisonnable, auront pour objectif primordial l'organisation d'une capacité proportionnée à ses besoins normaux et prévisibles de transport entre les territoires des Parties Contractantes.

- (ii) the right of the designated airline of either Contracting Party to embark and to disembark at points in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be in accordance with the principle that such traffic will be of a supplementary character and that capacity provided shall be related to :
- (a) the air transport needs between the country of origin and the countries of destination and the air transport needs of the area through which the designated airline passes, after taking account of local and regional air services ; and
- (b) the economics of through airline operation.

(E) The capacity to be provided at the outset shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated. Thereafter, the capacity to be provided shall be discussed from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and any changes in capacity agreed upon shall be confirmed by an Exchange of Notes.

Article VII

(A) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorisations extended to their respective designated airlines to render service to, through and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for service on the specified routes, together with amendments, exemption orders and authorised service patterns.

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

(C) 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 the agreed services showing the origin and destination of the traffic.

Article VIII

(A) Fares and rates shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of comparable economical operation, reasonable profit and differences of characteristics of service.

- (ii) les entreprises désignées de chaque Partie Contractante pourront embarquer et débarquer, aux escales situées sur le territoire de l'autre Partie Contractante, les passagers, les marchandises et le courrier qui viennent de tiers pays ou qui s'y rendent en trafic international, à condition que ce trafic revête un caractère purement supplémentaire et que la capacité de transport soit proportionnée :
- a) aux exigences du trafic entre le pays de provenance et les pays de destination, ainsi qu'aux exigences du trafic de la région traversée par l'entreprise désignée, compte tenu par ailleurs des services locaux et régionaux ;
 - b) aux exigences de l'exploitation de services aériens directs.

E) La capacité à fournir dès les débuts de l'exploitation sera préalablement convenue entre les deux Parties Contractantes. Une fois l'exploitation commencée, cette capacité sera débattue de temps à autre par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et toute modification proposée d'un commun accord sera confirmée par un échange de notes.

Article VII

A) Les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes échangeront dès que possible tous renseignements portant sur les autorisations accordées à leurs entreprises désignées d'exploiter un service reliant et survolant les territoires des deux Parties. Elles se communiqueront copie des certificats et autorisations touchant les services sur les routes spécifiées, ainsi que les amendements, ordres d'exonération et plans d'exploitation approuvés.

B) Chacune des Parties Contractantes veillera à ce que son entreprise désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, une copie des tarifs et des itinéraires, avec leurs modifications s'il y a lieu, ainsi que tous renseignements touchant l'exploitation des services convenus, y compris la capacité de transport sur chacune des routes spécifiées et, en général, tout ce qui peut prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante que les dispositions du présent Accord sont scrupuleusement suivies.

C) Chacune des Parties Contractantes veillera à ce que son entreprise désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante les données statistiques se rapportant au trafic, avec mention de la provenance et de la destination.

Article VIII

A) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, et des diverses caractéristiques du service.

(B) The fares and rates to be charged by the designated airline of each Contracting Party in respect of traffic carried under this Agreement to or from the territory of the other Contracting Party shall be agreed in the first instance between the designated airlines of both Contracting Parties and shall have regard to relevant fares and rates adopted by the International Air Transport Association. Any fares and rates so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. In the event of disagreement between the airlines and/or the aeronautical authorities, the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement and will take all necessary steps to give effect to such agreement. Should the Contracting Parties fail to agree, the dispute shall be dealt with in accordance with Article XII.

(C) No new or amended fares and rates shall come into effect unless they are approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with paragraph (B) of this Article or are determined in accordance with the provisions of Article XII of this Agreement. Pending determination, of the fares and rates in accordance with the provisions of this Article, the fares and rates already in force shall prevail.

Article IX

(A) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded by the first Contracting Party, in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to its national airlines engaged in the operation of international air services or to the airlines of the most favoured nation.

(B) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory. Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. Those goods, which are to be re-exported, shall be kept in bond, until re-exportation under customs supervision.

Article X

(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 outlined in this Agreement.

(B) Either Contracting Party may, at any time, request consultation with the other Contracting Party with a view to initiating any amendments of this Agreement

B) Les tarifs demandés par l'entreprise désignée de chacune des Parties Contractantes pour les transports ayant le territoire de l'autre Partie Contractante comme point de destination ou de provenance, seront arrêtés d'abord par les entreprises désignées des deux Parties, compte tenu des tarifs de l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi arrêtés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. En cas de désaccord entre les entreprises ou entre les autorités aéronautiques, les Parties Contractantes s'efforceront d'arriver elles-mêmes à une entente et de prendre les mesures destinées à en assurer la mise en vigueur. Si les Parties Contractantes ne peuvent s'entendre, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'Article XII.

C) Aucun tarif nouveau ou modifié n'entrera en vigueur s'il n'est approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, conformément au paragraphe B) du présent Article, ou fixé conformément aux dispositions de l'Article XII du présent Accord. En attendant un barème des tarifs conforme aux dispositions du présent Accord, on appliquera les tarifs en vigueur.

Article IX

A) Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal d'un aéronef et l'approvisionnement de bord introduits sur le territoire d'une Partie Contractante ou embarqués par un aéronef sur ce territoire soit par l'autre Partie Contractante ou son entreprise désignée, soit en leur nom, et uniquement utilisés ou consommés dans cet aéronef, obtiendront de la première Partie Contractante, quant aux droits de douane, frais d'inspection, taxes nationales et locales similaires, un traitement aussi avantageux que ses entreprises nationales de transport aérien sur les routes internationales, ou que les entreprises de la nation la plus favorisée.

B) Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, l'équipement normal et l'approvisionnement des aéronefs appartenant à l'entreprise désignée d'une des Parties Contractantes seront exonérés, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des droits de douane, des frais d'inspection ou des taxes similaires, même s'ils sont utilisés ou consommés dans lesdits aéronefs pendant le survol de ce territoire ; ils ne pourront être débarqués qu'une fois obtenue l'approbation de la douane de l'autre Partie Contractante. S'ils doivent être réexpédiés hors du territoire, ils demeureront entreposés sous la surveillance des autorités douanières.

Article X

A) Afin de collaborer étroitement à l'observation des principes et à la mise en vigueur du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes se consulteront à intervalles réguliers.

B) Chacune des Parties Contractantes peut proposer à l'autre des consultations en vue de modifications au présent Accord. Les consultations devront s'ouvrir

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 to as a result of such consultation shall come into effect when it has been confirmed by an Exchange of Notes.

Article XI

Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XII

(A) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(B) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation,

- (i) 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
- (ii) if they do not so agree, or, if having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which hereafter may be established within the International Civil Aviation Organization, or, if there is no such tribunal, to the council of the said organization.

(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 this Agreement.

Article XIII

In the event of the conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

dans les soixante jours suivant la proposition. Toute modification arrêtée en commun entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes.

Article XI

L'une ou l'autre des Parties Contractantes peut à tout moment notifier à l'autre son désir de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera faite simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin douze mois après réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit annulée d'un commun accord avant l'expiration du délai. Si l'autre Partie Contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera considérée comme ayant été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XII

A) S'il y a litige entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, elles devront essayer de le régler d'abord par voie de négociations directes.

B) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

- (i) elles pourront convenir de soumettre leur différend à un tribunal d'arbitrage ou à toute personne ou organisme choisis de concert ;
- (ii) si elles ne peuvent s'accorder sur l'emploi de cette procédure ou si, ayant accepté le principe d'un tribunal d'arbitrage, elles ne peuvent s'entendre sur sa composition, l'une ou l'autre des Parties Contractantes pourra référer le litige à un tribunal compétent, institué au besoin au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut, au Conseil de ladite Organisation.

C) Les Parties Contractantes s'engagent à se soumettre aux décisions définitives ou provisoires rendues conformément au paragraphe B) du présent Article.

D) Dans le cas où l'une des Parties Contractantes ou son entreprise désignée ne se conformeraient pas aux dispositions du paragraphe C) du présent Article, et pour aussi longtemps que durerait ce refus, l'autre Partie Contractante pourrait restreindre, refuser ou révoquer les droits accordés en vertu du présent Accord.

Article XIII

Si une convention ou une entente multilatérale sur les transports aériens engageait les Parties Contractantes, le présent Accord serait modifié de manière à se conformer aux dispositions de cette convention ou de cette entente.

Article XIV

This Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article X shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article XV

(A) 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.

(B) This Agreement shall come into force on the day it is signed.

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

DONE this 21st day of December 1960 in duplicate at Karachi in the English language.

For the Government
of Canada :
(Signed) V. C. MOORE

For the Government
of Pakistan :
(Signed) Hameeduddin AHMED

A N N E X

(1) The designated airline of the Government of Pakistan may put down or take on at Montreal, Canada, international traffic in passengers, mail and cargo,

(a) coming from or destined for Pakistan ;

(b) coming from or destined for points in third countries to be agreed upon between the Contracting Parties.

(2) The designated airline of the Government of Canada may put down or take on at Karachi, Pakistan, international traffic in passengers, mail and cargo,

(a) coming from or destined for Canada ;

(b) coming from or destined for points in third countries to be agreed upon between the Contracting Parties.

(3) It is understood that the designated airline of either Contracting Party shall be entitled, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, to extend to passengers destined for points beyond, in both directions, stopover privileges, that is, the privilege of breaking their journey for a limited period in the territory of that other Contracting Party.

(4) It is also understood that the designated airline of either Contracting Party shall enjoy the privilege of carrying, on the same flight, into and out of the territory of the other Contracting Party, in transit traffic originating in or destined for points in third countries.

(5) Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

Article XIV

Le présent Accord et tout échange de notes intervenu conformément à l'Article X seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XV

A) L'Annexe jointe au présent Accord fait partie de celui-ci et, sauf exceptions expressément formulées, sera comprise dans l'expression « l'Accord ».

B) Le présent Accord entrera en vigueur le jour de sa signature.

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

FAIT à Karachi, le 21 décembre 1960, en langue anglaise et en double exemplaire.

Pour le Gouvernement
du Canada :
(Signé) V. C. MOORE

Pour le Gouvernement
du Pakistan :
(Signé) H. AHMED

A N N E X E

(1) L'entreprise désignée par le Gouvernement pakistanais pourra débarquer ou embarquer à Montréal (Canada) des passagers, du courrier et des marchandises en trafic international.

- a) en provenance ou à destination du Pakistan
- b) en provenance ou à destination de points en pays tiers dont conviendront les Parties Contractantes.

(2) L'entreprise désignée par le Gouvernement du Canada pourra débarquer ou embarquer à Karachi (Pakistan) des passagers, du courrier et des marchandises en trafic international

- a) en provenance ou à destination du Canada
- b) en provenance ou à destination de points en pays tiers dont conviendront les Parties Contractantes.

(3) Il est convenu que l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties Contractantes pourra, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie Contractante, accorder aux voyageurs se dirigeant vers des pays tiers, dans les deux sens, le droit d'escale, c'est-à-dire le droit d'interrompre leur voyage pour une période limitée, sur un point situé dans le territoire de l'autre Partie.

(4) Il est également entendu que l'entreprise désignée par chacune des Parties Contractantes pourra, au cours du même vol, transporter en transit dans le territoire ou hors du territoire de l'autre Partie Contractante des voyageurs, des marchandises ou du courrier en provenance ou à destination de points situés dans des pays tiers.

(5) Certaines escales situées sur les routes spécifiées peuvent, au gré des entreprises désignées, être omises au cours d'un, de plusieurs ou de tous les voyages.

No. 6725

**LUXEMBOURG
and
THAÏLAND**

**Air Transport Agreement. Signed at Luxembourg, on
29 December 1960**

Official texts : French and Thai.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

**LUXEMBOURG
et
THAÏLANDE**

**Accord relatif aux transports aériens. Signé à Luxembourg,
le 29 décembre 1960**

Textes officiels français et thaï.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

No. 6725. THAI TEXT — TEXTE THAI

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ
ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
และรัฐบาลแห่งแกรนด์ดัชชีลูกเซมเบอร์ก

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งแกรนด์ดัชชีลูกเซมเบอร์ก
โดยที่พิจารณาเห็นว่า

— ความก้าวหน้าของการบินพลเรือนเพื่อความมุ่งประสงค์ในการขนส่ง
ได้เพิ่มขึ้นเป็นอันมาก

— เป็นที่พึงปรารถนาที่จะจัดบริการเดินอากาศประจำระหว่างประเทศ
ให้เป็นไปอย่างปลอดภัย เชื่อถือได้และมีระเบียบเรียบร้อย และที่จะส่งเสริมความ
ร่วมมือระหว่างประเทศในด้านนี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

— เป็นที่พึงปรารถนาที่จะทำความตกลงเพื่อความมุ่งประสงค์ในการ
วางกฎอันเหมาะสมสำหรับการดำเนินงานบริการเดินอากาศประจำระหว่างและผ่าน
อาณาเขตแห่งราชอาณาจักรไทยและแกรนด์ดัชชีลูกเซมเบอร์ก

จึงได้แต่งตั้งผู้แทนซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องเพื่อการนี้ และได้
ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ ๑

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะ
ได้ให้หมายเป็นอย่างอื่น

(๑) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีราชอาณาจักรไทย
ให้หมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือ บุคคลอื่น หรือองค์คณะใดที่ได้รับ

มอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งในปัจจุบันรัฐมนตรีดังกล่าวปฏิบัติอยู่ในกรณีกรณีคู่สัญญา
ลูกแซมเบอร์กให้หมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง หรือ บุคคลอื่น หรือ
องค์คณะใดที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งในปัจจุบันรัฐมนตรีดังกล่าวปฏิบัติอยู่

(๒) คำว่า "สายการบินที่กำหนด" หมายความว่า "สายการบินซึ่งเจ้าหน้าที่
การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยัง
เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่า เป็นสายการบินที่
กำหนดตามข้อ ๓ แห่งความตกลงฉบับนี้ สำหรับเส้นทางที่ระบุไว้ในคำบอกกล่าว
เช่นนั้น"

(๓) คำว่า "อาณาเขต" ให้ความหมายตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๒
แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งลงนามกัน ณ เมืองชิคาโก
เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๔๔

(๔) คำนิยามที่มีอยู่ในวรรค (ก) ข) ง) ของข้อ ๔๖ แห่งอนุสัญญา
ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งลงนามกัน ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗
ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๔๔ ให้คงใช้บังคับ

ข้อ ๒

(๑) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีก
ฝ่ายหนึ่งเพื่อความมุ่งประสงค์ของการค้าเดินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ
โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายซึ่ง

- สิทธิที่จะบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง
- สิทธิที่จะแวะลงในอาณาเขตของตนมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ของ

การค้าและ

— สิทธิที่จะแวะลงในอาณาเขตของตน ณ จุดต่างๆ ในเส้นทางที่ระบุไว้ตามวรรค (๒) แห่งข้อนี้ เพื่อรับขึ้นหรือขนลงซึ่งคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และ/หรือสินค้า อันเป็นการพาณิชย์

(๒) เส้นทางและเงื่อนไขที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับอนุมัติให้ทำเป็นบริการ เติมน้ำมันระหว่างประเทศนั้นจะไว้ระบุไว้ในหนังสือแลกเปลี่ยน

ข้อ ๓

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะกำหนดสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายให้ทำเป็นบริการ เติมน้ำมันซึ่งตนอาจสถาปนาขึ้นและจะกำหนดวันเริ่มบริการดังกล่าว

ข้อ ๔

(๑) ภาคีแต่ละฝ่ายจะให้อนุญาตที่จำเป็นเพื่อทำเป็นการแก่สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนด ทั้งนี้ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติข้อ ๑๑ ต่อไปนี้

(๒) อย่างไรก็ตามก็ ก่อนที่สายการบินเหล่านี้จะได้รับอนุมัติให้เริ่มทำเป็นบริการ เติมน้ำมัน สายการบินดังกล่าวอาจจะต้องแสดงให้เห็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่การ เติมน้ำมันให้อนุญาตดำเนินการว่า ทัศนียภาพเพิ่มเติมตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับซึ่งเจ้าหน้าที่ดังกล่าวใช้อยู่เป็นปกติ

ข้อ ๕

พิธีกัณฑ์ตราจะต่องกำหนดขึ้นในระกัษที่สมควร โดยค้ำนึ่งถึงปัจจุัย
เศรษฏกิจของการค้ำเนินการ ก้ำไรค้ำมปกติและลักษณะของแ่งละบริกาาร เช่น
ควมเร็วและควมสะควกสบาย

ข้อ ๖

(๑) ภาคัญุห้ำควมทกลลงยินยอมว้ำในการใช้ห้ำอภคศยานและ
เครื่องอำนวยควมสะควกอื่น ๆ ที่ภาคัญุห้ำควมทกลลงฝ่ำยหนึ่งจักให้ั้น สยการ
บินที่ก้ำหนดสยทหนึ่งหรือหลยสยของภาคัญุห้ำควมทกลลงอีกฝ่ำยหนึ่ง จะไม่ตอง
จ้ำยค้ำภาระและค้ำชรรมเนียมเกินกว้ำที่อภคศยานแห่งชคค้ำซึ่งค้ำเนินบริกาาร เคน
อภคศระห่ำงประเทษเช่นเคียวกันจะตองเสีย

(๒) เชื้อเพลิง น้ำมันสิ้น เครื่องอะไหล่และเครื่องบริกัษที่ค้ำมปกติ
ที่นำเข้มาหรือขนขึ้นบนอภคศยานในอภคศระของภาคัญุห้ำควมทกลลงฝ่ำยหนึ่ง
โดยหรือในนามของสยการบินที่ก้ำหนดสยทหนึ่งหรือหลยสยของภาคัญุห้ำควม
ทกลลงอีกฝ่ำยหนึ่ง และมุ่งโดยเฉพะสำหรับการใช้ของและในอภคศยานของสย
การบินสยทหนึ่งหรือหลยสยที่ก้ำหนดคักงล่ำวจักได้รับผลประคัษติในทงอนุเคราะห้
ไม่นอยกว้ำที่ไม่ง่สยการบินของชคค้ำที่ได้รับความอนุเคราะห้ยึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับ
ค้ำศุลกากร ค้ำชรรมเนียมการตรวจและค้ำภาระและค้ำชรรมเนียมอื่นใด

(๓) บรรคค้ำอภคศยานที่สยการบินที่ก้ำหนดสยทหนึ่งหรือหลยสย
ของภาคัญุห้ำควมทกลลงฝ่ำยหนึ่งใช้ค้ำเนินการในเส้นทงที่ควมทกลลงฉนั้นคักล่ำว
คลุมถึง และบรรคค้ำเชื้อเพลิง น้ำมันสิ้น เครื่องอะไหล่ เครื่องบริกัษที่ค้ำมปกติ
และพัศค้ำอภคศยาน ซึ่งคงเก็บไว้ในอภคศยานของสยการบินที่ก้ำหนดสยทหนึ่ง

หรือหลายสาย ในขณะที่เข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะ
 ใ้รับยกเว้นค่าศุลกากร ค่าธรรมเนียมการตรวจและค่าอากร ค่าธรรมเนียมและ
 ค่าภาระอื่นๆ ถึงแม้ว่าสิ่งของดังกล่าวไว้อาจตนจะไ้ใช้หรือใช้หมกเบ้ลืองไป
 โดยหรือในอากาศยานขณะบินเหนือหรือขณะอยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าว

ข้อ ๗

ใบสำคัญสมควร เ้ินอากาศ ใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่
 ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไ้ออกให้หรือกระทำไ้สมบูรณ์แล้วนั้น ภาคีผู้ทำความ
 ทกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะยอมรับนับถือว่ามีความสมบูรณ์เพื่อความมุ่งประสงค์ในการ
 ดำเนินบริการ เ้ินอากาศที่กำหนด อย่างไรก็ตามก็ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย
 สงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับรองใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่
 รัฐอีกรัฐหนึ่งออกให้แก่คนชาติของตนเพื่อความมุ่งประสงค์ในการบินเหนืออาณาเขต
 ของตน

ข้อ ๘

(๑) กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง เกี่ยวกับ
 การให้อากาศยานที่ดำเนินการ เ้ินอากาศระหว่างประเทศเข้ามาในหรือออกไป
 จากอาณาเขตของตนหรือเกี่ยวกับการดำเนินการและการ เ้ินอากาศยานเช่นว่า
 นั้น ขณะอยู่ภายในอาณาเขตของตน ให้ใช้บังคับแก่อากาศยานของสายการบินที่
 กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

(๒) คนโดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานและผู้ส่งของบนทุกจะ
 ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยกร เข้ามา การพักอยู่และการออกจาก
 ประเทศนั้นของคนโดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานและผู้ส่งบนทุก เช่นกฎหมาย
 และข้อบังคับว่าด้วยกร เข้ามา การตรวจปล่อย การเข้าเมือง หนังสือเดินทาง

การศุลกากรและกำหนดกฎจราจรโดยตนเองหรือโดยผ่านบุคคลที่สาม ซึ่งกระทำ
ในนามของตนและเพื่อประโยชน์ของตนในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่าย
ใดฝ่ายหนึ่ง

ข้อ ๔

(๑) เป็นที่ยอมรับนับถือว่า สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความ
ตกลงแต่ละฝ่ายจะมีโอกาสอย่าง เป็นธรรมและเท่าเทียมกันในอันที่จะรับขนการ
จราจรโดยบริการที่ตกลงซึ่งการจราจรที่มีเส้นทางในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความ
ตกลงฝ่ายหนึ่งและมีปลายทางในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
และสายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายจะถือว่าการจราจรที่ไม่มีทั้งเส้นทางหรือปลาย
ทางในอาณาเขตของสายการบินที่กำหนดเอง เป็นลักษณะการจราจรเพิ่มเติม
ในเมื่อการจราจรที่มีเส้นทางในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและมีปลาย
ทางในประเทศที่สามหรือกลับกัน สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีก
ฝ่ายหนึ่งในการจัดความจุเพื่อรับขนการจราจรดังกล่าวจะต้องคำนึงถึงผลประ
โยชน์ของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งในการจราจร เช่นว่านั้น เพื่อมิให้กระทบกระเทือนผล
ประโยชน์ดังกล่าวโดยเกินสมควร

(๒) บริการที่ตกลงซึ่งจัดขึ้นโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำ
ความตกลงทั้งสองจะต้องมีส่วนสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการของประชาชน
สำหรับการขนส่งตามเส้นทางที่ระบุ และแต่ละบริการจะถือว่าการจัดความจุที่พอเพียง
โดยมีปัจจัยการบันทึกที่ครอบคลุมเหตุผลเพื่อสนองความต้องการในในปัจจุบันและที่คาด
คะเนโดยชอบด้วยเหตุผลสำหรับการรับขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์
ซึ่งมาจากหรือไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้กำหนดสายการบินเป็น
วัตถุประสงค์ปฐมมูล

- (๓) การจัดทำใหม่การรับขนคนโดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ที่รับขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและมีปลายทางในประเทศที่สามารถหรือรับขึ้นในประเทศที่สาม และมีปลายทางไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องกระทำตามหลักการทั่วไปที่ว่าความจุจะต้องสัมพันธ์กับ :
- ก) ความต้องการของการจราจรที่ออกจากหรือไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ได้กำหนดสายการบิน
 - ข) ความต้องการทางการจราจรของเขตที่สายการบินผ่านเมื่อใดก็ตามถึงบริการเดินอากาศสั้นๆ ที่ได้จัดตั้งขึ้นโดยสายการบินของบรรดารัฐที่ตั้งอยู่ในเขตนั้น และ
 - ค) ความต้องการของการดำเนินสายการบินตลอดเส้นทาง

ข้อ ๑๐

(๑) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายจะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนเริ่มบริการเดินอากาศในเส้นทางที่ระบุไว้ตามวรรค (๒) ของข้อ ๒ แห่งความตกลงฉบับนี้ แจ่งประเภทของบริการ แบบของอากาศยานที่จะใช้และกำหนดเวลาบิน ในการเปลี่ยนแปลงภายหลังก็ให้แจ่งเช่นเดียวกัน

(๒) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องส่งข้อมูลสถิติรายการหรืออื่นๆ ของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายไปให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเมื่อได้รับคำร้องขอตามความต้องการ โดยสมควร เพื่อความมุ่งประสงค์ในการสอบสวนความจุที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งสายใดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกจัดให้

มีขึ้นในเส้นทางที่ระบุไว้ตามวรรค (๒) ของข้อ ๒ แห่งความตกลงฉบับนี้ ข้อมูล
เช่นว่านั้นให้รวมข้อความทั้งหลายที่ต้องการ เพื่อวางกำหนดจำนวนการจราจรที่
รับชนและคนทางกัมพูชาย่างของการจราจร เช่นว่านั้น

ข้อ ๑๑

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะยับยั้งไม่สำคัญ
หรือในอนุญาตให้ดำเนินการที่ให้แก่สายการบินที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
กำหนด หรือเพิกถอนไม่สำคัญดังกล่าวในกรณีใดก็ตามที่ไม่เป็นที่พอใจว่ากรรมสิทธิ
ในส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงตกอยู่แก่คนชาติของภาคีผู้ทำความ
ตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือแก่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองหรือในกรณีที่สายการบิน
ไม่มีปฏิบัติการตามกฎหมายและข้อบังคับที่อ้างถึงในข้อ ๘ หรือไม่ปฏิบัติการบนความชก
ผูกพันตามความตกลงนี้

ข้อ ๑๒

(๑) ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตกลงว่าคนจะยื่นข้อพิพาทใดๆ
เกี่ยวกับการตีความและการใช้ความตกลงฉบับนี้ซึ่งไม่สามารถระงับกันได้โดยการ
เจรจาโดยตรงไปยังอนุญาโตตุลาการ

(๒) ข้อพิพาทใดๆ เช่นว่านั้นให้ส่งไปยังคณะมนตรีแห่งองค์การ
การบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ตั้งขึ้นโดยอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่าง
ประเทศซึ่งลงนามกันที่เมืองชิคาโกเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๔๔

(๓) ถึงกระนั้นก็ดี ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายอาจระงับข้อ
พิพาทโดยความยินยอมร่วมกันให้ส่งเรื่องไปยังศาลอนุญาโตตุลาการหรือบุคคลหรือ
องค์กรใดๆ ที่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายกำหนดขึ้น

(๔) ภาควิชาความตกลงทั้งสองฝ่ายรับรองที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยที่ได้รับ

ข้อ ๑๓

ความตกลงฉบับนี้และข้อแก้ไขเพิ่มเติมใดๆ ให้จดทะเบียนกับคณะมนตรีแห่งองค์การการนิรโทษกรรมระหว่างประเทศที่ตั้งขึ้นโดยอนุสัญญาว่าด้วยการนิรโทษกรรมระหว่างประเทศซึ่งลงนามกันที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๔๘

ข้อ ๑๔

(๑) ความตกลงฉบับนี้จะต้องได้รับสัตยาบันและสัตยาบันสารจะได้แลกเปลี่ยนกันที่ กรุงเฮก โดยมีชกษา แต่อย่างไรก็ตาม ระหว่างรอการ สัตยาบันความตกลงนี้จะมีผลบังคับในวันลงนาม

(๒) เจ้าหน้าที่การ เคนอากาศของภาควิชาความตกลงทั้งสองฝ่าย จะปรึกษาหารือกันเป็นครั้งคราวโดยเจตนารมณ์ที่จะร่วมมือโดยใกล้ชิดเพื่อประกันการใช้หลักการต่างๆ ที่กำหนดไว้ในความตกลงฉบับนี้ และการปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการดังกล่าวอย่างเป็นที่พอใจ

(๓) ความตกลงฉบับนี้จะได้แก้ไขเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับอนุสัญญา พหุภาคีใดๆ ที่ภาควิชาความตกลงทั้งสองฝ่ายยอมรับ

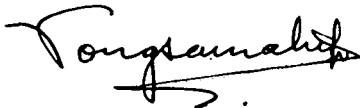
(๔) ถ้าภาควิชาความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดพิจารณาเห็นสมควรแก้ไข หรือเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติใดๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ ก็อาจร้องขอให้การปรึกษา

หาหรือระหว่างพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายซึ่งจะ
เริ่มต้นไม่ช้ากว่าหกสิบวันหลังจากมีคำขอขึ้น

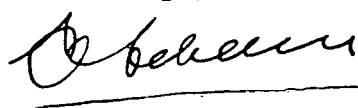
(๕) ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจให้คำบอกกล่าวไปยัง
ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อใดก็ได้ว่าตนปรารถนาที่จะบอกเลิกความตกลง
ฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นนั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือน
ระหว่างประเทศ หลังจากได้มีการบอกกล่าวแล้วว่า ความตกลงฉบับนี้ให้เป็นอัน
สิ้นสุดลง เมื่อครบหนึ่งปีหลังจากวันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำบอกกล่าว
นั้น ในกรณีที่ไม่มีการยอมรับจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอก
เลิกเป็นอันได้รับเมื่อเวลาล่วงไปสิบสี่วันหลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือน
ระหว่างประเทศได้รับคำบอกกล่าว

ทำที่ลุดวิกเซมเมอร์ ๒๕ ธ.ค. ๑๙๖๐ ณ กรุงลุดวิกเซมเมอร์. คู่กันเป็นสองฉบับ
เป็นภาษาไทยและภาษาฝรั่งเศส ตัวหนังสือสองภาษาใช้ถือเป็นหลักฐานเท่าเทียมกัน

ฝ่ายรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย



ฝ่ายรัฐบาลแห่งแคว้นลุดวิกเซมเมอร์





N° 6725. ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS
ENTRE LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG ET LE
ROYAUME DE THAÏLANDE. SIGNÉ À LUXEMBOURG,
LE 29 DÉCEMBRE 1960

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande, considérant :

— que les possibilités de l'aviation commerciale, en tant que mode de transport, se sont considérablement accrues ;

— qu'il convient d'organiser d'une manière sûre et ordonnée les communications aériennes régulières et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine ; et

— qu'il y a lieu de conclure un accord réglementant les communications aériennes régulières entre et à travers les territoires luxembourgeois et thaï ;

Ont désigné des représentants à cet effet, lesquels dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

Article I

Pour l'application du présent Accord sauf lorsque le texte en dispose autrement :

(1) l'expression « autorité aéronautique » signifie :

en ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg :

le Ministre des Transports ou bien toute personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort dudit Ministre,

en ce qui concerne le Royaume de Thaïlande :

le Ministre des Communications ou bien toute personne ou organisme autorisés à exercer les fonctions actuellement du ressort dudit Ministre ;

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

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 29 décembre 1960, date de la signature, et entré en vigueur le 7 février 1962, date de l'échange des instruments de ratification qui a eu lieu à La Haye, conformément au paragraphe 1 de l'article XIV.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 6725. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG AND THE KINGDOM OF THAILAND. SIGNED AT LUXEMBOURG, ON 29 DECEMBER 1960

The Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Kingdom of Thailand, considering :

that the possibilities of commercial aviation as a means of transport have considerably increased ;

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

that it is necessary to conclude an agreement regulating scheduled air services between and beyond the Luxembourg and Thai territories ;

Have appointed their representatives who being duly authorized to this effect have agreed as follows :

Article I

For the purpose of this Agreement, unless the text specifies otherwise :

(1) the term "aeronautical authorities" shall mean :

in the case of the Grand Duchy of Luxembourg :

the Minister for Transport or any person or body authorized to perform the functions at present exercised by the said Minister ;

in the case of the Kingdom of Thailand :

the Minister for Communications or any person or body authorized to perform the functions at present exercised by the said Minister ;

(2) the term "designated airline" shall mean any airline which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties has notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline which it intends to designate, in accordance with article III of the present Agreement, to operate the air services mentioned in the said notification ;

¹ Applied provisionally from 29 December 1960, the date of signature, and came into force on 7 February 1962, the date of the exchange of the instruments of ratification which took place at The Hague, in accordance with article XIV (1).

(3) le mot « territoire » correspond à la définition qui en est donnée à l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944¹ ;

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

Article II

(1) Chaque Partie Contractante accordera à l'autre Partie Contractante aux fins de faire exploiter des services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises désignées :

le droit de traverser son territoire sans y atterrir ;

le droit d'effectuer des escales à des fins non-commerciales dans ledit territoire ;

le droit d'effectuer des escales dans ledit territoire aux points désignés sur les routes spécifiées conformément au paragraphe (2) du présent article afin d'y débarquer ou embarquer des passagers, du courrier et/ou du fret sur une base commerciale.

(2) Les routes à exploiter et les conditions sous lesquelles les entreprises désignées des deux Parties Contractantes seront autorisées à opérer des services internationaux seront spécifiées par un échange de notes.

Article III

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

Article IV

(1) Chaque Partie Contractante devra, sous réserve de l'article XI ci-après, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

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

Article V

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant particulièrement en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque ligne, telles que la rapidité et le confort.

¹ Voir note 2, p. 23 de ce volume.

(3) the term "territory" shall have the meaning assigned to it in article 2 of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944 ;¹

(4) the definitions given 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 the present Agreement.

Article II

(1) For the purpose of operating international air services by designated airline or airlines, each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party :

the right to fly across its territory without landing ;

the right to make stops in that territory for non-traffic purposes ; and

the right to make stops in that territory, at the points named on the routes specified in accordance with paragraph (2) of this article, in order to take up or set down passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

(2) The routes to be operated and the terms on which the designated airlines of the two Contracting Parties will be authorized to operate international services shall be specified in an exchange of notes.

Article III

Each Contracting Party shall designate one or more airlines to operate the services it is entitled to establish and shall decide upon the date of inauguration of such services.

Article IV

(1) Each Contracting Party shall, subject to the provisions of article XI below, issue the requisite operating permit to the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

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

Article V

Rates shall be fixed at reasonable levels, particular regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as speed and comfort.

¹ See footnote 2, p. 22 of this volume.

Article VI

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

(2) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange et l'équipement normal 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 appareils de cette entreprise bénéficieront du traitement de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection ou d'autres frais et charges.

(3) Tout aéronef utilisé par la ou les entreprises désignées par une Partie Contractante sur les lignes aériennes faisant l'objet du présent Accord, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord retenus dans les aéronefs seront à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à leur départ, exempts de droits de douane, frais d'inspection ou d'autres droits, frais et charges, même si le matériel ci-dessus mentionné est employé ou consommé par ou sur ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article VII

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante seront reconnus par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des lignes désignées. 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 autre État.

Article VIII

(1) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire par les aéronefs affectés à la navigation internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant qu'ils se trouvent dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

(2) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie Contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Article VI

(1) The Contracting Parties agree that the charges imposed on their respective airline or airlines 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 their national aircraft engaged in similar international services.

(2) Fuel, lubricating oils, spare parts and standard equipment installed or taken on board 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 aircraft of that airline, shall be accorded most-favoured-nation treatment with respect to customs duties, inspection fees or other fees and charges.

(3) All aircraft operated by the airline or airlines designated by one Contracting Party on the air services covered by the present Agreement, and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, standard equipment and aircraft stores retained on board the said aircraft, shall be exempt on arrival in or departure from the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or other duties, fees and charges, even if such supplies are used or consumed by or in such aircraft on flights within that territory.

Article VII

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the designated services. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize certificates of competency and licences issued to its own nationals by another State as valid for the purpose of flights above its own territory.

Article VIII

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into and departure from its own 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 airline or airlines of the other Contracting Party.

(2) Passengers, crews and consignors of cargo shall be bound, either in person or through third parties acting on their behalf and in their name, to comply with the laws and regulations governing, in the territory of each Contracting Party, the admission to, stay in and departure from that country of passengers, crews or cargo, such as the regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine.

Article IX

(1) Il est entendu que les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour transporter, sur les services agréés, le trafic originaire du territoire de l'une des Parties Contractantes et destiné au territoire de l'autre Partie Contractante, et que chacune des entreprises désignées devra considérer comme ayant un caractère complémentaire le trafic qui n'a ni son origine, ni sa destination sur le territoire national de ladite entreprise.

Lorsque le trafic a son origine sur le territoire de l'une des Parties Contractantes et sa destination sur le territoire d'un pays tiers ou vice versa, l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante devra offrir, pour le transport de ce trafic, une capacité qui tienne compte de l'intérêt primordial à ce trafic de l'autre Partie Contractante afin de ne pas lui porter indûment préjudice.

(2) Les services agréés offerts par les entreprises désignées des Parties Contractantes doivent être étroitement adaptés à la demande du public pour le transport sur les routes agréées et chacun d'eux doit avoir pour premier objectif d'offrir, à un coefficient d'utilisation raisonnable, une capacité adaptée aux besoins normaux et, raisonnablement prévisibles de transport, de passagers, de fret et de poste originaires ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné ladite entreprise.

(3) L'offre de transport de passagers, de fret et de poste ayant son origine sur le territoire de l'autre Partie Contractante et sa destination en pays tiers ou son origine en pays tiers et sa destination sur le territoire de l'autre Partie Contractante, doit être conforme aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

- a) aux besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ;
- b) aux besoins du trafic des régions traversées compte tenu des autres services assurés par les entreprises des États situés dans ces régions ; et
- c) aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article X

(1) L'entreprise ou les entreprises désignées communiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au minimum 30 jours avant la date prévue pour l'inauguration de services aériens sur les routes spécifiées conformément au paragraphe (2) de l'article II du présent Accord, le genre de service, les types d'avions à utiliser ainsi que les horaires.

Ceci s'applique également aux changements ultérieurs éventuels.

(2) Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties Contractantes devront fournir aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante sur la demande de celle-ci, des statistiques périodiques ou autres concernant l'entreprise

Article IX

(1) It is understood that the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunities to carry, on the agreed services, traffic originating in the territory of one Contracting Party and destined for the territory of the other Contracting Party, and that each of the designated airlines shall regard as additional any traffic not originating in or destined for the national territory of the said airline.

Where traffic originates in the territory of one Contracting Party and is destined for the territory of a third country or *vice versa*, the airline designated by the other Contracting Party must provide, for the carriage of such traffic, capacity which takes into account, so as not to affect it unduly, the prior interest of the first Contracting Party in such traffic.

(2) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transport on the agreed routes, and each such service shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to satisfy the normal and reasonably foreseeable requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

(3) Provision for the carriage of passengers, cargo and mail from the territory of the other Contracting Party to a third country or *vice versa* shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

- (a) traffic requirements from and to the territory of the Contracting Party which has designated the airline ;
- (b) traffic requirements in the areas through which the airline passes, after taking account of other services established by airlines of the States situated in those areas ; and
- (c) the requirements of through airline operation.

Article X

(1) Not less than thirty days before the date fixed for the inauguration of air services on the routes specified in accordance with article II, paragraph (2), of the present Agreement, the designated airline or airlines shall notify the aeronautical authorities of the two Contracting Parties of the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules.

This shall also apply to any later changes.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party upon request such periodical or other statistics concerning the designated airline or airlines as may reasonably

ou les entreprises désignées et qui pourront raisonnablement être demandées afin de vérifier la capacité offerte à l'entreprise désignée de la première Partie Contractante sur les services spécifiés conformément au paragraphe (2) de l'article II du présent Accord.

De tels documents comprendront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article XI

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

Article XII

(1) Les Parties Contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

(2) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale créé par la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

(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 XIII

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

Article XIV

(1) Le présent Accord sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à La Haye dans le plus bref délai possible. Toutefois, en attendant la ratification, l'Accord sera appliqué dès le jour de la signature.

be required for the purpose of verifying the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the services specified in accordance with article II, paragraph (2), of the present Agreement.

Such documents shall include all the information necessary to determine both the volume of traffic and the origin and destination of such traffic.

Article XI

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating permit of any airline designated by the other Contracting Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of either Contracting Party, or in case of failure by the airline to comply with the laws and regulations referred to in article VIII or to fulfil its obligations under the present Agreement.

Article XII

(1) The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute regarding the interpretation and application of the present Agreement which cannot be settled by direct negotiation.

(2) Any such dispute shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944.

(3) Nevertheless, the Contracting Parties may, by mutual agreement, settle the dispute by referring it either to an arbitral tribunal or to some other person or body designated by them.

(4) The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article XIII

The present Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944.

Article XIV

(1) The present Agreement shall be ratified, and the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at The Hague. Nevertheless, pending ratification, the Agreement shall be applied as from the date of signature.

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

(3) Le présent Accord devra être mis en concordance avec tout accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

(4) Si une Partie Contractante souhaite modifier les termes du présent Accord, elle pourrait 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.

(5) 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. La notification faite, le présent Accord prendra fin un an après la date de sa réception par l'autre Partie Contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la réception de la notification n'est pas accusée par la Partie Contractante à laquelle elle a été adressée, elle sera tenue pour reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

FAIT à Luxembourg, le 29 décembre 1960 en double exemplaire, dans les langues française et thaïe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Grand-Duché
de Luxembourg :

(Signé) Eugène SCHAUS
Ministre des affaires étrangères

Pierre GRÉGOIRE
Ministre des Transports

Pour le Gouvernement
du Royaume de Thaïlande :

(Signé) Vongsamahip JAYANKURA
Ambassadeur extraordinaire

et plénipotentiaire

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

(3) The present Agreement shall be brought into harmony with any multilateral agreement which may come into force as between the two Contracting Parties.

(4) If either Contracting Party desires to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request.

(5) Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. Following such notice, the Agreement shall terminate one year after the date of its receipt 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 Contracting Party to which it was addressed, it shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

DONE at Luxembourg, on 29 December 1960, in duplicate in the French and Thai languages, both texts being equally authentic.

For the Grand Duchy
of Luxembourg :

(Signed) Eugène SCHAUS
Minister for Foreign Affairs

(Signed) Pierre GRÉGOIRE
Minister for Transport

For the Government
of the Kingdom of Thailand :

(Signed) Vongsamahip JAYANKURA
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary

No. 6726

—

**SWEDEN
and
JORDAN**

Agreement (with annex and exchange of notes) for the establishment of scheduled air services between and beyond their respective territories. Signed at Amman, on 9 January 1961

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

—

**SUÈDE
et
JORDANIE**

Accord (avec annexe et échange de notes) relatif à l'établissement de services aériens réguliers entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé à Amman, le 9 janvier 1961

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

No. 6726. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE GOVERNMENT OF THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT AMMAN, ON 9 JANUARY 1961

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, hereinafter described as the Contracting Parties ;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement,³ both signed at Chicago on the seventh day of December 1944,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting air communications to, through and from their Respective Territories,

Have agreed as follows :

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights :

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes ;
- (c) to pick up and set down international traffic of passengers, cargo and mail at places in the territory of the other Contracting Party open to international air traffic.

Article 2

1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

¹ Came into force provisionally on 9 January 1961, as from the date of signature, in accordance with article 15.

² See footnote 2, p. 22 of this volume.

³ See footnote 3, p. 42 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 6726. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À AMMAN, LE 9 JANVIER 1961

Le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux³, signés l'un et l'autre à Chicago le 7 décembre 1944,

Désirant conclure un accord en vue de développer les communications aériennes à destination et en provenance de leurs territoires respectifs et à travers ces territoires,

Sont convenus de ce qui suit :

Article Premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord, aux fins de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans l'annexe. Ces services et routes sont ci-après dénommés « services convenus » et « routes indiquées ». Les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;
- c) De charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux points du territoire de l'autre Partie contractante ouverts à la circulation internationale.

Article 2

1. Chaque Partie contractante pourra désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter un ou plusieurs des services convenus sur les routes indiquées.

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 9 janvier 1961, date de la signature, conformément à l'article 15.

² Voir note 2, p. 23 de ce volume.

³ Voir note 3, p. 58 de ce volume.

2) On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

3) The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such Authorities in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in article 1, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5) When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 3

1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in article 1 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante donnera sans délai, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, les permissions d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement, en conformité des dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), à l'exploitation des services internationaux de transports aériens.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les permissions d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer à une entreprise désignée les conditions d'exercice des droits énoncés à l'article premier 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 cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou de ressortissants de cette Partie.

5. Une fois désignée et autorisée, une entreprise pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus, à condition qu'un tarif établi comme il est dit à l'article 7 du présent Accord soit en vigueur en ce qui les concerne.

Article 3

1. Chaque Partie contractante aura le droit de retirer une permission d'exploitation, de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée par l'autre Partie, des droits énoncés à l'article premier du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits :

- a) Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie,
- b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits,
- c) Si l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre des mesures de retrait ou de suspension ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article, afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les

lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2) There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed ; subject to compliance with the regulations of the Contracting Party :

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party ;
- (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airlines of the other Contracting Party ;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

Article 5

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 6

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

- (a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be equally applied to the aircraft of the designated air carrier(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the former Party.

carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, étant entendu que cet équipement et ces approvisionnements demeureront à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront exemptés des mêmes droits et taxes, à l'exception des taxes correspondant à une prestation de services et sous réserve des règlements de la Partie contractante :

- a) Les provisions de bord prises à bord d'aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, et destinées à des aéronefs de l'autre Partie contractante qui assurent un service international ;
- b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la réparation des aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante ;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés aux aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés lors du survol du territoire de la Partie sur lequel ils auront été pris à bord.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous surveillance ou contrôle douaniers.

Article 5

Les équipements normaux de bord, ainsi que les articles et approvisionnements restant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou reçoivent une autre affectation conforme aux règlements douaniers.

Article 6

Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante seront soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes analogues.

- a) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliqueront également aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie sans distinction de nationalité, et ces aéronefs s'y conformeront à l'entrée, à la sortie et pendant leur présence sur les limites dudit territoire.

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

Article 7

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

2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction ; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said Authorities.

4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article, or if during the first 15 days of the 30 days period referred to in paragraph (3) of this article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5) If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article (13) of the present Agreement.

6) Subject to the provisions of paragraph (3) of this Article, no tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.

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

Article 7

1. Les tarifs que devront appliquer les entreprises désignées par une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs appliqués par d'autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route ; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux avec l'accord de ces autorités.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre au sujet de ces tarifs ou si, pour toute autre raison, il se révèle impossible de fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou encore si, au cours des quinze premiers jours de la période de trente jours visée au paragraphe 3 du présent article, une des Parties contractantes fait connaître à l'autre Partie son désaccord sur un tarif convenu comme il est dit au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément à l'article 13 du présent Accord.

6. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, aucun tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refuse leur approbation.

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

Article 8

Either Contracting Party undertakes to grant the other Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Party.

Article 9

In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement.

Article 10

1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request.

2) Modifications to routes may be made by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

Article 11

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

Article 12

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

7. Les tarifs fixés conformément au présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

Article 8

Chaque Partie contractante s'engage à accorder à l'autre Partie le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent de recettes réalisé sur son territoire par l'entreprise désignée de cette autre Partie à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret.

Article 9

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord.

Article 10

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie ; ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours de la date de la demande.

2. Les modifications de routes pourront être opérées par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes.

Article 11

Le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme à toute convention multilatérale future qui aurait force obligatoire à l'égard des deux Parties contractantes.

Article 12

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord ; la notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 13

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

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

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

Article 14

For the purpose of this Agreement the terms "Aeronautical Authorities" shall mean in the case of the Government of the Kingdom of Sweden, The Royal Board of Civil Aviation and in the case of the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, the Director General of Civil Aviation and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Director.

Article 15

The present Agreement shall come into force provisionally on the date of its signature and definitely as soon as it has been ratified or approved according to the constitutional requirements of the Contracting Parties and this has been confirmed through diplomatic channels.

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

DONE at Amman this ninth day of January, 1961, in duplicate in the English language.

For the Government
of the Kingdom of Sweden :

Gösta BRUNNSTRÖM

For the Government
of the Hashemite Kingdom of Jordan :

Wasfi MIRZA

Article 13

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre leur différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou bien le différend pourra, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis. Chaque Partie contractante nommera son arbitre dans les soixante jours de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre, par la voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend ; le troisième arbitre devra être désigné dans un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prévu ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prévu, chacune des Parties pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers et assumera la présidence du tribunal arbitral.

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

Article 14

Aux fins du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement du Royaume de Suède, du Conseil royal de l'aviation civile et, en ce qui concerne le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie, du Directeur général de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par le Directeur.

Article 15

Le présent Accord entrera en vigueur à titre provisoire à la date de sa signature, et à titre définitif dès qu'il aura été ratifié ou approuvé dans les formes requises par la Constitution des Parties contractantes et que cette ratification ou approbation aura été confirmée par la voie diplomatique.

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

FAIT à Amman, le 9 janvier 1961, en deux exemplaires, rédigés en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
du Royaume de Suède :
Gösta BRUNNSTRÖM

Pour le Gouvernement
du Royaume hachémite de Jordanie :
Wasfi MIRZA

ANNEX TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE GOVERNMENT OF THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES¹

I. Airlines, designated by the Government of the Kingdom of Sweden authorized under the present Agreement, are accorded rights as specified in article I of the Agreement in the territory of Jordan on the following routes in both directions :

- a) Sweden via intermediate points to Jerusalem or Amman ;
- b) Sweden via intermediate points and Jerusalem or Amman to points beyond ;
- c) Airlines designated by the Government of the Kingdom of Sweden will not be entitled to exercise commercial and traffic rights between points in the Hashemite Kingdom of Jordan and points in Lebanon, United Arab Republic, Saudi Arabia, Iraq and Kuwait and vice versa.

II. Airlines designated by the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan authorized under the present Agreement, are accorded rights as specified in article I of the Agreement in the territory of Sweden on the following routes in both directions :

- a) Jordan via intermediate points to Stockholm or Gothenburg ;
- b) Jordan via intermediate points to Stockholm or Gothenburg to points beyond.

III. Points on the routes specified in this Annex may, at the option of the designated airline or airlines, be omitted on any or all flights.

IV. Nothing in paragraphs I or II of this Annex shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

EXCHANGE OF NOTES

I

Amman, January 9th 1961

Excellency,

With reference to the Agreement between the Kingdom of Sweden and the Hashemite Kingdom of Jordan relating to Air services signed this 9th day of January 1961¹ I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with article 2 of the Agreement, the Government of the Kingdom of Sweden designate AB Aero-

¹ See p. 156 of this volume.

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE
ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE RE-
LATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE
LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELÀ¹

I. Les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume de Suède et munies de la permission d'exploitation visée dans le présent Accord pourront exercer les droits énoncés à l'article premier de l'Accord en territoire jordanien, sur les routes suivantes, dans les deux sens :

- a) De Suède, via des points intermédiaires, à Jérusalem ou Amman ;
- b) De Suède, via des points intermédiaires, à Jérusalem ou Amman, et au-delà ;
- c) Les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume de Suède ne pourront exercer de droits de trafic ni de droits commerciaux entre le Royaume hachémite de Jordanie et le Liban, la République arabe unie, l'Arabie Saoudite, l'Irak et le Koweït, ni vice versa.

II. Les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie et munies de la permission d'exploitation visée dans le présent Accord pourront exercer les droits énoncés à l'article premier de l'Accord en territoire suédois, sur les routes suivantes, dans les deux sens :

- a) De Jordanie, via des points intermédiaires, à Stockholm ou Göteborg ;
- b) De Jordanie, via des points intermédiaires, à Stockholm ou Göteborg et au-delà.

III. L'entreprise ou les entreprises désignées pourront, lors de tout vol, supprimer tout point situé sur une des routes indiquées dans la présente Annexe.

IV. Aucune disposition du paragraphe I ou II de la présente Annexe ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

ÉCHANGE DE NOTES

I

Amman, le 9 janvier 1961

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord de services aériens conclu ce jour¹ entre le Royaume de Suède et le Royaume hachémite de Jordanie, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que, conformément à l'article 2 dudit Accord, le Gouvernement du Royaume de Suède désigne la compagnie AB Aerotransport (ABA), qui fait partie du consor-

¹ Voir p. 157 de ce volume.

transport (ABA) forming part of the joint operating organization, Scandinavian Airlines System (SAS), to operate the routes, specified in the Annex paragraph I, to the Agreement.

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

- (1) AB Aerotransport (ABA) co-operating with Det Norske Luftfartselskap (DNL) and Det Danske Luftfartselskab (DDL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the routes for which it has been designated under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.
- (2) In so far as AB Aerotransport (ABA) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of AB Aerotransport (ABA), and the competent Swedish authorities and AB Aerotransport (ABA) shall accept full responsibility under the Agreement therefore.

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

His Excellency Mr. Wasfi Mirza
Minister of Communications
Amman

Gösta BRUNNSTRÖM
Ambassador of Sweden

II

9/1 1961

Ref. No. 34/16/34

Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of 9th January 1961, referring to the Air Transport Agreement signed by the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan and the Government of the Kingdom of Sweden, the text of which is the following :

[See note I]

On behalf of the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan I have the honour to confirm the above understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement.

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

His Excellency Mr Gösta Brunnström
Ambassador of Sweden
Amman

Wasfi MIRZA
Minister of Communications

tium Scandinavian Airlines System (SAS), pour exploiter les routes indiquées au paragraphe I de l'Annexe audit Accord.

À ce sujet, je tiens à confirmer au nom de mon Gouvernement qu'au cours des négociations qui ont abouti à la signature de l'Accord, il a été convenu ce qui suit :

- 1) La compagnie AB Aerotransport (ABA), qui opère en association avec les compagnies Det Norske Luftfartselskap (DNL) et Det Danske Luftfartselskab (DDL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), pourra utiliser, sur les services qui lui sont confiés en vertu de l'Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des deux autres entreprises ou aux deux.
- 2) Dans la mesure où la compagnie AB Aerotransport (ABA) utilisera des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant aux autres entreprises qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel au même titre que s'ils appartenaient à la compagnie AB Aerotransport (ABA) ; les autorités suédoises compétentes et la compagnie AB Aerotransport (ABA) en assumeront alors l'entière responsabilité aux fins de l'Accord.

Veillez agréer, etc.

Son Excellence Monsieur Wasfi Mirza
Ministre des communications
Amman

Gösta BRUNNSTRÖM
Ambassadeur de Suède

II

Le 9 janvier 1961

Réf. n° 34/16/34

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour relative à l'Accord de services aériens conclu entre le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie et le Gouvernement du Royaume de Suède, lettre dont le texte est le suivant :

[Voir note I]

Au nom du Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie, je tiens à confirmer l'entente ci-dessus intervenue au cours des négociations qui ont précédé la signature de l'Accord.

Veillez agréer, etc.

Son Excellence Monsieur Gösta Brunnström
Ambassadeur de Suède
Amman

Wasfi MIRZA
Ministre des communications

No. 6727

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
JAPAN

**Agreement for air services (with exchange of notes). Signed
at Bonn, on 18 January 1961**

Official texts of Agreement: German, Japanese and English.

Official text of the notes: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
JAPON

**Accord relatif aux services aériens (avec échange de notes).
Signé à Bonn, le 18 janvier 1961**

Textes officiels de l'Accord: allemand, japonais et anglais.

Texte officiel des notes: anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

民間航空機関に対し同時に送付しなければならない。その通告があつたときは、この協定は、他方の締約国がその終了の通告を受領した日の後一年で終了するものとする。ただし、その通告が前記の一年の期間の満了前に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。

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。

千九百六十一年一月 日にボンで、ドイツ語、日本語及び英語により、それぞれ二通ずつ、本書六通を作成した。解釈について相違がある場合には、英語の本文による。

ドイツ連邦共和国のため

Carstens

日本国のため

竹内春海

有する旨の外交上の公文を受領した日から六十日以内に、また、委員長は、前記の日から百二十日以内に任命されなければならない。

(3) (2)に定める期限が遵守されなかつたときは、一方の締約国は、別段の合意がない限り、国際民間航空機関（I C A O）の理事会の議長に対し、必要な任命を行なうより要請することができる。

(4) 仲裁裁判所は、投票の過半数によつて決定を行なう。この決定は、両締約国に対して拘束力を有する。各締約国は、自国の委員及び仲裁裁判所の仲裁手続における自国の代表者の経費を負担しなければならない。委員長の経費その他すべての経費は、両締約国が均等の割合で負担するものとする。他のすべての点

については、仲裁裁判所は、みづからその手続を定める。

第十六条

この協定、この協定の改正及び第二条(2)の規定に基づく外交上の公文の交換は、登録のため国際民間航空機関に通報しなければならない。

第十七条

この協定は、批准されなければならない。批准書は、できる限りすみやかに東京で交換されるものとする。

(2) この協定は、批准書の交換の日に効力を生ずる。

第十八条

一方の締約国は、他方の締約国に対し、この協定を終了させる意思をいつでも通告することができる。その通告の写しは、国際

第十三条

- (1) 一方の締約国は、第十二条にいう意見の交換が成功しなかつたと認めるときは、この協定又は路線表の解釈及び適用を討議するため、いつでも協議を要請することができる。
- (2) 一方の締約国は、また、この協定又は路線表に対する改正を討議するため、いつでも協議を要請することができる。
- (3) 協議は、両締約国が合意することができる限り早い期日に開始しなければならず、また、(2)の場合においては、その要請を受領した日から六十日以内に開始しなければならない。

第十四条

両締約国が受諾した一般的な多数国間の航空運送条約が効力を生じたときは、その多数国間条約の規定が優先する。この協定をその多数国間条約の規定によつて終了させ、取り替え、改正し、

又は補足する限度を決定するための討議は、第十三条(2)の規定に従つて行なり。

第十五条

- (1) この協定の解釈又は適用から生じた意見の相違で、第十三条(1)の規定に従つて解決することができなかつたものは、一方の締約国の要請により、三人の委員からなる仲裁裁判所に付託するものとする。
- (2) 仲裁裁判所は、個々の場合について、各締約国が任命する各一人の委員及びこれらの二人の委員が委員長として合意する第三の委員で両締約国が任命するものから構成される。ただし、委員長は、第三国の国民でなければならない。委員は、一方の締約国が他方の締約国から意見の相違を仲裁に付託する意思を

合意するものとする。このため、指定航空企業は、国際航空運送協会（IATA）の運輸会議の手續に基づいて適用される決定を指針としなければならない。それが不可能なときは、指定航空企業は、同一路線又はその一部において業務を行なり第三国の航空企業に連絡した後、相互の間で直接に運賃について合意するものとする。

(3) こうして合意された運賃は、認可を得るため、両締約国の航空当局に対し、その運賃の適用を開始しようとする日の少なくとも三十日前に提出しなければならない。この期間は、特別な場合において、航空当局が合意したときは、短縮することができらる。

(4) 指定航空企業の間で(2)の規定による合意が成立しなかつたと

き、又は一方の締約国の航空当局が(3)の規定に従つて提出された運賃を認可しなかつたときは、両締約国の航空当局は、合意が成立しなかつたか、又は認可されなかつた路線又はその一部についての運賃を合意により決定しなければならない。

(5) 両締約国の航空当局の間で(4)に定める合意が成立しなかつたときは、第十五条の規定を適用する。仲裁裁定が行なわれるまでの間は、すでに実施されている運賃が維持される。

第十二条

両締約国の航空当局は、この協定又は路線表の解釈及び適用に關するすべての事項について緊密な協力及び意見の一致を達成するため、必要に依り意見の交換を行なり。

つ、積み卸す旅客、貨物及び郵便物の運送は、輸送力が次の要求に満足すべきであるという一般原則に従つて行なわれなければならない。

(a) その航空企業を指定した締約国の領域への及びその領域からの運輸上の要求

(b) 直通航空路運営の要求

(c) その航空企業の路線が經由する地域の地方的及び地域的業務を考慮した上でのその地域の運輸上の要求

第十条

一方の締約国の航空当局は、他方の締約国の航空当局の要請があつたときは、その航空当局に対し、自国の指定航空企業が特定路線において供給する輸送力の検討のために合理的に必要とされ

る指定航空企業に関する定期の又はその他の統計資料を提供しなければならない。その資料は、運送される貨客の総計並びにそれらの貨客の出発地及び目的地を知るために必要なすべての情報を含むものでなければならない。

第十一条

(1) いずれの協定業務に対する運賃も、運営の経費、合理的な利潤、業務の特性（たとえ、速力及び設備の程度）及び特定路線のいずれかの部分についての他の航空企業の運賃を含むすべての関係要素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、次の諸項の規定に従つて定めるものとする。

(2) 運賃は、可能なときは、関係指定航空企業の間で路線ごとに

務に従事する自国の航空企業に許与する待遇よりも不利でない待遇を与えられるものとする。ただし、いずれの締約国も、自国の指定航空企業に対して他方の締約国が関税、検査手数料その他これらに類似する国又は地方公共団体が課する租税その他の課徴金を免除し、又は払いもどさない限り、他方の締約国の指定航空企業に対し、当該関税、検査手数料その他これらに類似する国又は地方公共団体が課する租税その他の課徴金を免除し、又は払いもどす義務を負わないものとする。

第七条

両締約国の指定航空企業は、特定路線において協定業務を運営する公平なかつ均等な機会を有する。

第八条

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たっては、他方の締約国の指定航空企業が同一の路線の全部又は一部において提供する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

締約国の指定航空企業が提供する協定業務は、協定業務に対する公衆の要求と密接な関係を有しなければならないが、また、当該航空企業を指定した締約国の領域から発し、又はその領域へ向かり旅客、貨物及び郵便物の運送に対する当該時期における要求及び合理的に予測される要求に適合する輸送力を合理的な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。その航空企業を指定した国以外の国の領域内の特定路線上の地点で積み込み、か

要と認める条件を附することができる。この規定は、第三条(4)に
いり立証が行なわれなかつたときも、適用する。各締約国は、他
方の締約国と協議した後においてのみこの権利を行使するものと
する。ただし、重ねて法令の違反が生ずることを防止するため又
は航空の安全上の理由により必要と認めるときは、直ちに運営を
停止し、又は条件を附することができる。

第五条

一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航空
施設の使用について他方の締約国の領域内で課され、又は課すこ
とを許される料金は、類似の国際航空業務に従事する当該他方の
締約国の航空企業又は最恵国の航空企業の航空機による当該空港
その他の航空施設の使用のため支払われる料金よりも高額のもの

であつてはならない。

第六条

一方の締約国の領域内に他方の締約国の指定航空企業により若
しくはその名において持ち込まれ、又は前記の領域内で他方の締
約国の指定航空企業により若しくはその名において航空機上に積
載される燃料、潤滑油、予備部品、正規の航空機装備品及び航空
機貯蔵品で、その指定航空企業の航空機により又はその航空機内
で使用することのみを目的とするものに関する関税、検査手数料
及びこれらに類似する国又は地方公共団体が課する租税その他の
課徴金については、他方の締約国の指定航空企業は、税関の通常
の規制に服することを条件として、条約第二十四条に規定する待
遇のほか、その一方の締約国が最恵国の航空企業又は国際航空業

とができる。ただし、次のことが行なわれた後でなければなら
ない。

- (a) 第二条(1)に定める権利を許与される締約国が七の特定路線
について航空企業を文書により指定すること。
- (b) これらの権利を許与する締約国が指定された航空企業に対
し協定業務を開始することを許可すること。
- (c) これらの権利を許与する締約国は、(b)及び(d)の規定に従うこ
とを条件として、かつ、第十一条の規定に従うことを条件とし
て、協定業務を運営するための前記の許可を遅滞なく与えなけ
ればならない。
- (d) 一方の締約国の航空当局は、他方の締約国が指定した航空企
業に対し、当該航空企業が国際航空業務の運営に関する自国の

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要求す
ることができる。

- (e) 各締約国は、他方の締約国が指定した航空企業が、その実質
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の
国民若しくは法人又はその締約国みずからに属していることを
要請に応じ立証することができないときは、その航空企業に対
し、(c)に定める許可を与えないことができる。

第四条

各締約国は、指定航空企業が、権利を許与する締約国の法令を
遵守しなかつたとき、この協定の規定を遵守しなかつたとき、又
はこの協定から生ずる義務を履行しなかつたときは、第三条(c)の
規定に従つて与えられた許可を取り消し、又はその許可に対し必

第二条

(1) 各締約国は、他方の締約国に対し、その指定航空企業が路線表で定める路線における国際航空業務を開闢し、かつ、運営することができるようにするため、次の権利を許与する。

(a) 自国の領域を無着陸で横断飛行する権利

(b) 運輸以外の目的で自国の領域に着陸する権利

(c) 商業的基礎による旅客、貨物及び郵便物の積卸し及び積み込みのため、当該路線について路線表で定める自国の領域内の地点に着陸する権利

(2) 両締約国の指定航空企業が前記の国際航空業務（以下「協定業務」といふ。）を運営することを許可される路線（以下「特定路線」といふ。）は、外交上の公文の交換によつて合意する

路線表で定める。

(3) 一方の締約国の指定航空企業が提供する協定業務は、その締約国の領域内の一地点を起点とするものでなければならない。ただし、路線上の他の地点は、いずれかの又はすべての飛行に当たつて、その指定航空企業の選択により省略することができる。

(4) (1)の規定は、一方の締約国の航空企業に対し、有償又は貸切りで他方の締約国の領域内の別の地点に向けて運送される旅客、貨物又は郵便物をその領域内において積み込む特権を与えるものとみなしてはならない。

第三条

(1) いずれの特定路線における協定業務も、いつでも開始すること

ドイツ連邦共和国及び日本国は、

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
し、かつ、運営するために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) この協定の適用上、本文に別段の定めがある場合を除くほか、
- (a) 「航空当局」とは、ドイツ連邦共和国については連邦交通
大臣を、日本国については運輸大臣を、又は両国についてこ
れらの当局が遂行している民間航空に関する任務を遂行する
権限を有する他の人若しくは機関をいう。
- (b) 「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、当
該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。
- (c) 国に関して「領域」とは、その国の主権、宗主権、保護又
は委任統治の下にある陸地及びこれに隣接する領水をいう。
- (2) 「航空業務」、「国際航空業務」、「航空企業」及び「運輸
以外の目的での着陸」という語は、この協定の適用上、千九百
四十四年十二月七日の国際民間航空条約（以下「条約」といふ。）
の現在の文言における第九十六条に定める意味又は両締約国に
ついて条約の関係規定に従つて改正された同条に定める意味を
有する。

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

No. 6727. ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND UND JAPAN ÜBER DEN FLUGLINIEN-
VERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und Japan,
in dem Wunsch, ein Abkommen zur Einrichtung und zum Betrieb eines Flug-
linienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,
haben zu diesem Zweck Vertreter ernannt ; diese sind wie folgt übereingekommen :

Artikel 1

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit in dessen Text nichts anderes
vorgesehen ist,

- a) „Luftfahrtbehörde“ : in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundes-
minister für Verkehr ; in bezug auf Japan den Minister für Verkehr ; oder in
beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden
auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt obliegenden Aufgaben ermächtigt ist ;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“ : ein Luftverkehrsunternehmen das eine Vertrags-
partei der anderen Vertragspartei durch schriftliche Notifikation für den Betrieb
des Fluglinienverkehrs auf der in der Notifikation festgelegten Linie bezeichnet
hat und dem diese andere Vertragspartei die entsprechende Betriebsgenehmigung
gemäß Artikel 3 erteilt hat ;
- c) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die der Staatshoheit, Oberhoheit, dem
Schutz oder der Treuhandschaft dieses Staates unterstehenden Landgebiete und
angrenzenden Hoheitsgewässer.

(2) Die Begriffe „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“,
„Luftverkehrsunternehmen“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ haben
für die Anwendung dieses Abkommens die Bedeutung, die in Artikel 96 des Ab-
kommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (im folgenden
als „Zivilluftfahrt-Abkommen“ bezeichnet) in seiner gegenwärtigen oder auf Grund
seiner einschlägigen Bestimmungen künftig geänderten Fassung für beide Vertrags-
parteien festgelegt ist.

No. 6727. AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND JAPAN FOR AIR SERVICES.
SIGNED AT BONN, ON 18 JANUARY 1961

The Federal Republic of Germany and Japan,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between their respective territories and beyond,

Have accordingly appointed their respective representatives for this purpose, who have agreed as follows :

Article 1

(1) For the purposes of the present Agreement, unless otherwise provided in the text :

- (a) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport ; in the case of Japan, the Minister of Transportation ; or in both cases, any other person or agency authorized to perform the functions in respect of civil aviation exercised by the said authorities ;
- (b) the term "designated airline" shall mean an airline which one Contracting Party has designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the route specified in such notification, and to which the appropriate operating permission has been given by that other Contracting Party, in accordance with the provisions of article 3 of the present Agreement ;
- (c) the term "territory" in relation to a State shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State.

(2) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall, for the purposes of the present Agreement, have the meaning laid down in Article 96 of the Convention of December 7, 1944,² on International Civil Aviation (hereinafter called "the Convention") in its present term or as amended in respect of both Contracting Parties in accordance with relevant provisions of the Convention.

¹ Came into force on 12 July 1962, the date of the exchange of the instruments of ratification which took place at Tokyo, in accordance with the provisions of article 17.

² See footnote 2, p. 22 of this volume.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei folgende Rechte, um deren bezeichnete Unternehmen in die Lage zu versetzen, einen internationalen Fluglinienverkehr auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien einzurichten und zu betreiben :

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen, und
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den im Fluglinienplan für diese Linie festgelegten Punkten zu landen, um Fluggäste, Fracht und Post gewerblich abzusetzen und aufzunehmen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien berechtigt sind, internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch diplomatischen Notenwechsel zu vereinbaren ist (im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ und „festgelegte Linien“ bezeichnet).

(3) Der von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei unterhaltene vereinbarte Linienverkehr beginnt an einem Punkt im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei ; das bezeichnete Unternehmen kann jedoch nach Belieben auf einzelnen oder allen Flügen andere Punkte auf der Linie auslassen.

(4) Absatz 1 ist nicht so auszulegen, als berechtige er das Unternehmen einer Vertragspartei, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung Fluggäste, Fracht oder Post aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

Artikel 3

(1) Der Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie kann jederzeit aufgenommen werden, nachdem

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, für diese Linie ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den vereinbarten Linienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 11 die Genehmigung zum Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs unverzüglich erteilen.

(3) Die Luftfahrtbehörde jeder Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der

Article 2

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the following rights to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Route Schedule :

- (a) to fly without landing across the territory of the first Contracting Party ;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes ; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Route Schedule for the purposes of discharging and of taking on passengers, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the two Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of diplomatic notes (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

(3) The agreed services provided by the designated airline of either Contracting Party shall begin at a point in the territory of that Contracting Party but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

(4) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

(1) The agreed services on any specified route may be started at any time, but not before :

- (a) the Contracting Party to which the rights specified in paragraph (1) of article 2 are granted, has designated in writing an airline for that route, and
- (b) the Contracting Party granting these rights has authorized the airline designated to inaugurate the agreed services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraph (3) and (4) of this article and subject to the provisions of article 11 of the present Agreement, give without delay the said authorization to operate the agreed services.

(3) The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified

Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jede Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die in Absatz 2 vorgesehene Genehmigung verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

Jede Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder mit den von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen versehen, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird eine Vertragspartei nur nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei Gebrauch machen, jedoch mit der Maßgabe, daß die Einstellung des Betriebs oder die Erteilung von Auflagen sofort verfügt werden kann, wenn sie dies zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften oder im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt für erforderlich hält.

Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden oder deren Erhebung zulässig ist, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für die Benutzung dieser Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen von Luftfahrzeugen eines inländischen in einem ähnlichen internationalen Fluglinienverkehr tätigen Unternehmens der ersten Vertragspartei oder des meistbegünstigten ausländischen Unternehmens gezahlt werden.

Artikel 6

Hinsichtlich der Zölle, Inspektionsgebühren und ähnlicher staatlicher oder örtlicher Abgaben auf Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Luftfahrzeug-Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei durch oder für das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei eingebracht oder dort an Bord genommen werden und ausschließlich zur Verwendung in den Luftfahrzeugen dieses Unternehmens bestimmt sind, wird dem bezeichneten Unternehmen der zweiten Vertragspartei vorbehaltlich der Einhaltung der normalen

to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air services.

(4) Each Contracting Party may withhold the authorization provided for in paragraph (2) of this article from any airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the Contracting Party designating it or in that Party itself.

Article 4

Each Contracting Party may revoke, or impose such conditions as it may deem necessary on, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of article 3 of the present Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of the present Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of article 3 is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation with the other Contracting Party, provided that suspension of operations or imposition of conditions may be exercised immediately when it deems necessary to do so to avoid further infringements of such laws or regulations or for reasons of safety of air navigation.

Article 5

The charges imposed or permitted to be imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid for the use of such airports and facilities by aircraft of a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services or of the most favoured foreign airline.

Article 6

In respect of customs duties, inspection fees and similar national or local duties or charges on fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use by or in the aircraft of that airline, the designated airline of the second Contracting Party shall, subject to compliance with normal customs regulations be accorded, in addition to the treatment prescribed

Zollbestimmungen außer der in Artikel 24 des Zivilluftfahrt-Abkommens vorgeschriebenen Behandlung eine nicht weniger günstige Behandlung gewährt, als sie die erste Vertragspartei den Luftfahrtunternehmen des meistbegünstigten Staates oder inländischen, im internationalen Fluglinienverkehr tätigen Luftfahrtunternehmen gewährt. Eine Vertragspartei ist jedoch nicht verpflichtet, dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei Befreiung oder Rückerstattung von Zöllen, Inspektionsgebühren oder ähnlichen staatlichen oder örtlichen Abgaben zu gewähren, wenn die andere Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der ersten Vertragspartei keine Befreiung oder Rückerstattung von Abgaben dieser Art gewährt.

Artikel 7

Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den vereinbarten Linienverkehr auf den festgelegten Linien zu betreiben.

Artikel 8

Bei dem Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs durch das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ist auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen unterhaltene Linienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

Artikel 9

Der von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien unterhaltene vereinbarte Linienverkehr hat in enger Beziehung zu dem Bedarf der Öffentlichkeit an diesem Verkehr zu stehen; sein Hauptzweck bleibt die Bereitstellung einer Kapazität, die bei einem angemessenen Ladefaktor dem jeweiligen und dem normalerweise voraussehbaren Beförderungsbedarf für Fluggäste, Fracht und Post entspricht, deren Herkunfts- oder Bestimmungsort im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Post, die auf den festgelegten Linien an Punkten im Hoheitsgebiet anderer Staaten als desjenige, der das Unternehmen bezeichnet hat, aufgenommen und abgesetzt werden, hat dem allgemeinen Grundsatz zu entsprechen, daß die bereitgestellte Kapazität sich zu richten hat

- a) nach dem Verkehrsbedürfnis nach und aus dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) nach den Betriebsnotwendigkeiten des Durchgangsverkehrs von Luftverkehrsunternehmen sowie
- c) nach dem Verkehrsbedarf des von dem Unternehmen durchflogenen Gebiets unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Linienverkehrs.

in article 24 of the Convention, treatment not less favourable than that granted by the first Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services. Neither Contracting Party shall, however, be obliged to grant to the designated airline of the other Contracting Party exemption or remission of customs duties, inspection fees or similar national or local duties or charges, unless such other Contracting Party grants exemption or remission of the duties or charges in question to the designated airline of the first Contracting Party.

Article 7

There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

Article 8

In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

Article 9

The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services and shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline ;
- (b) the requirements of through airline operation ; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Artikel 10

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

Artikel 11

(1) Die Höhe der Tarife für den vereinbarten Linienverkehr ist angemessen festzusetzen, und zwar unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der Art des Betriebs (z. B. Geschwindigkeit und Unterbringung) und der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen für irgendeinen Teil der festgelegten Linie. Die Tarife werden nach Maßgabe der folgenden Absätze festgesetzt.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den einschlägigen Beschlüssen, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können. Wenn dies nicht möglich ist, vereinbaren die bezeichneten Unternehmen die Tarife unmittelbar miteinander, nachdem sie sich mit Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten in Verbindung gesetzt haben, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise betreiben.

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

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder genehmigt die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei die ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarife nicht, so setzen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife für Linien und Linienteile, für die eine Vereinbarung nicht zustande gekommen oder eine Genehmigung nicht erteilt worden ist, in gegenseitigem Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so findet Artikel 15 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, bleiben die bereits in Kraft befindlichen Tarife bestehen.

Article 10

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the specified routes. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origin and destination of such traffic.

Article 11

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the provisions of the following paragraphs.

(2) The tariffs shall, if possible, be agreed for each route between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines shall be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA). When this is not possible, the designated airlines shall agree on such tariffs directly between themselves after communication with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

(3) Any tariff so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

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

(5) If no accord as envisaged in paragraph (4) of this article is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of article 15 of the present Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered the tariffs already in force shall be maintained.

Artikel 12

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

Artikel 13

(1) Zur Erörterung der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jede Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen, wenn sie der Ansicht ist, daß ein Meinungsaustausch nach Artikel 12 ohne Erfolg geblieben ist.

(2) Ferner kann jede Vertragspartei zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans jederzeit eine Konsultation beantragen.

(3) Die Konsultation beginnt so früh wie möglich an einem von den beiden Vertragsparteien zu vereinbarenden Termin und im Fall des Absatzes 2 binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel 14

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrs-Übereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 13 Absatz 2 statt.

Artikel 15

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 13 Absatz 1 beigelegt werden kann, ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem aus drei Mitgliedern bestehenden Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf ein drittes Mitglied als ihren Obmann einigen, der Angehöriger eines dritten Staates sein muß und von beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von hundertzwanzig Tagen zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei von der anderen Vertragspartei eine diplomatische Note mit der Mitteilung erhalten hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

Article 12

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in order to achieve close co-operation and agreement in all matters pertaining to the interpretation and application of the present Agreement or the Route Schedule.

Article 13

(1) Consultation may be requested at any time by either Contracting Party to discuss the interpretation and application of the present Agreement or the Route Schedule if that Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of article 12 has been without success.

(2) Consultation may also be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or to the Route Schedule.

(3) Consultation shall begin at a date as early as possible which shall be agreed upon by the two Contracting Parties, and in the case of paragraph (2) above, consultation shall begin within sixty days from the date of receipt of any such request.

Article 14

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with paragraph (2) of article 13 of the present Agreement.

Article 15

(1) To the extent that any disagreement arising out of the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with paragraph (1) of article 13 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal of three members at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be established in each individual case in such a way as to comprise one member to be appointed by each Contracting Party and the third member to be agreed upon by these two members as their chairman who shall be appointed by both Contracting Parties, provided that the chairman shall be a national of a third State. The members shall be appointed within sixty days and the chairman within one hundred and twenty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note on its intention of referring the disagreement to arbitration.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen einschlägigen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

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

Artikel 16

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder diplomatische Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 17

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Tokyo ausgetauscht werden.

(2) Das Abkommen tritt am Tag des Austauschs der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Artikel 18

Jede Vertragspartei kann der anderen jederzeit ihre Absicht notifizieren, dieses Abkommen zu beenden. Eine Abschrift der Kündigungsanzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zuzuleiten. Wird das Abkommen gekündigt, so tritt es ein Jahr nach Eingang der Anzeige bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, es sei denn, das auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Bonn am 18. Januar 1961 in sechs Urschriften, je zwei in deutscher, japanischer und englischer Sprache. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Bundesrepublik Deutschland :
CARSTENS

Für Japan :
Harumi TAKEUCHI

(3) If the time-limits provided for in paragraph (2) are not observed, either of the Contracting Parties may, in the absence of any other relevant agreement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments.

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

Article 16

The present Agreement, any amendments to it and any exchange of diplomatic notes under paragraph (2) of article 2 of the present Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 17

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

(2) The present Agreement shall enter into force on the date of the exchange of the instruments of ratification.

Article 18

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period.

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

DONE at Bonn this 18th day of January 1961, in six originals, two each in the German, Japanese and English languages. In case of difference as to the interpretation the English text shall prevail.

For the Federal Republic of Germany :
CARSTENS

For Japan :
Harumi TAKEUCHI

EXCHANGE OF NOTES

I

DER STAATSSSEKRETÄR DES AUSWÄRTIGEN AMTS¹

Bonn, the 18th of January 1961

Monsieur le Chargé d'Affaires,

I have the honour to refer to paragraph (2) of article 2 of the Agreement between the Federal Republic of Germany and Japan for Air Services signed today.² In the negotiations which have been conducted in connection with the above-mentioned Agreement it has been agreed that air services may be operated on the routes specified in the following Route Schedule :

ROUTE SCHEDULE

Routes to be operated by the designated airline of the Federal Republic of Germany

<i>Points in the Federal Republic of Germany</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in Japan</i>	<i>Points beyond</i>
1. Frankfurt am Main and/or any other point or points if desired	Zurich or Geneva Rome or Athens Two or three points in the Middle and Near East, including Cairo Karachi Bombay and Calcutta or New Delhi and Calcutta Colombo or Rangoon Saigon or Bangkok Hongkong and/or Manila	Tokyo and/or Osaka	Two points in Asia
2. Frankfurt am Main and/or any other point or points if desired	One point in Scandinavia Anchorage	Tokyo	Two points in Asia

Routes to be operated by the designated airline of Japan

<i>Points in Japan</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in the Federal Republic of Germany</i>	<i>Points beyond</i>
1. Tokyo and/or any other point or points if desired	Hongkong and/or Manila Bangkok or Saigon Rangoon or Colombo Calcutta and New Delhi or Calcutta and Bombay Karachi Two or three points in the Middle and Near East, including Cairo Athens or Rome Geneva or Zurich	Frankfurt am Main or Düsseldorf or Köln/Bonn (Wahn)	Paris London
2. Tokyo and/or any other point or points if desired	Anchorage Copenhagen	Hamburg	London Paris

¹ The Secretary of State in the Ministry of Foreign Affairs.² See p. 185 of this volume.

I have the honour to inform you that the Government of the Federal Republic of Germany agrees to the above Route Schedule. I should be grateful if you would inform me whether the Government of Japan also agrees to this Route Schedule. If this should be the case, the present Note and your Note in reply shall be regarded as constituting an agreement between the two Governments.

Accept, Monsieur le Chargé d'Affaires, the renewed assurance of my highest consideration.

CARSTENS

The Chargé d'Affaires of Japan
Bonn

II

Bonn, the 18th of January 1961

Excellency,

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

[See note I]

I have the honour to inform Your Excellency that the Government of Japan agrees to the Route Schedule as set forth in Your Excellency's Note and to confirm that Your Excellency's Note and this reply are regarded as constituting an agreement between the two Governments.

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

Harumi TAKEUCHI
Chargé d'Affaires ad interim of Japan

His Excellency the State Secretary
in the German Federal Foreign Office

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 6727. ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE ET LE JAPON RELATIF AUX SERVICES
AÉRIENS. SIGNÉ À BONN, LE 18 JANVIER 1961

La République fédérale d'Allemagne et le Japon,

Désirant conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Ont à cet effet désigné leurs représentants respectifs, lesquels sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

1. Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

- a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des transports, en ce qui concerne le Japon, le Ministre des transports et, dans les deux cas, toute personne physique ou morale habilitée à remplir les fonctions relatives à l'aviation civile qu'exercent lesdites autorités ;
- b) L'expression « entreprise désignée » s'entend de toute entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura désignée, par notification écrite à l'autre Partie contractante, pour exploiter des services aériens sur la route indiquée dans la notification et à laquelle l'autre Partie aura donné l'autorisation requise, conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord ;
- c) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou la tutelle de cet État.

2. Aux fins du présent Accord, les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention du 7 décembre 1944² relative à l'aviation civile internationale (ci-après désignée « la Convention »), sous sa forme actuelle ou telle qu'elle pourra être modifiée par les deux Parties contractantes conformément aux dispositions pertinentes de la Convention.

Article 2

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après pour permettre à ses entreprises désignées d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans le tableau des routes :

¹ Entré en vigueur le 12 juillet 1962, date de l'échange des instruments de ratification qui a eu lieu à Tokyo, conformément aux dispositions de l'article 17.

² Voir note 2, p. 23 de ce volume.

- a) Le droit de survoler le territoire de la première Partie contractante sans y faire escale ;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales ;
- c) Le droit de faire des escales commerciales sur ledit territoire, aux points indiqués pour la route considérée dans le tableau des routes, en vue de charger et décharger des voyageurs, des marchandises et du courrier.

2. Les routes (dénommées ci-après « routes indiquées ») sur lesquelles les entreprises désignées par les deux Parties contractantes seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux (dénommés ci-après « services convenus ») seront indiquées dans un tableau des routes dont les Parties conviendront par échange de notes diplomatiques.

3. Les services convenus qu'exploitera l'entreprise désignée par chaque Partie contractante commenceront en un point du territoire de cette Partie contractante mais d'autres points sur la route pourront être supprimés, lors de tout vol, au choix de l'entreprise désignée.

4. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 3

1. Les services convenus sur une route indiquée pourront être inaugurés à tout moment, à condition :

- a) Que la Partie contractante à laquelle les droits énoncés au paragraphe 1 de l'article 2 sont accordés ait désigné par écrit une entreprise pour cette route,
- b) Que la Partie contractante qui accorde ces droits ait autorisé l'entreprise désignée à inaugurer les services convenus.

2. La Partie contractante qui accorde ces droits devra, sous réserve des paragraphes 3 et 4 ci-après et de l'article 11 du présent Accord, donner sans délai ladite autorisation d'exploiter les services convenus.

3. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements de la première Partie touchant l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante pourra refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie l'autorisation prévue au paragraphe 2 du présent article si cette entreprise ne peut fournir, sur demande, la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de ressortissants ou d'orga-

nismes de la Partie contractante qui l'a désignée ou appartiennent à cette Partie elle-même.

Article 4

Chaque Partie contractante pourra retirer, ou assortir des conditions qu'elle jugera nécessaires, l'autorisation accordée conformément au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord à une entreprise désignée, si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie ou aux dispositions du présent Accord, ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3 n'est pas fournie. Chaque Partie contractante ne fera usage de ce droit qu'après avoir consulté l'autre Partie, étant entendu qu'elle pourra suspendre immédiatement l'exploitation du service ou imposer immédiatement des conditions, lorsque cela lui paraîtra nécessaire pour empêcher que les lois et règlements ne continuent à être enfreints ou pour assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Article 5

Les droits que chaque Partie contractante pourra exiger ou permettre d'exiger pour l'utilisation, par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, des aéroports et autres installations et services de navigation aérienne ne pourront être supérieurs à ceux qui sont perçus pour l'utilisation des mêmes aéroports, installations et services par les aéronefs d'une entreprise de la première Partie contractante exploitant des services aériens internationaux analogues ou de l'entreprise étrangère la plus favorisée.

Article 6

En ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres taxes ou droits nationaux ou locaux similaires sur les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ou pris à bord d'un aéronef sur ce territoire, par les soins ou pour le compte de l'entreprise désignée par l'autre Partie, et uniquement destinés aux aéronefs de cette entreprise, celle-ci, à condition de se conformer aux règlements douaniers normaux, bénéficiera, outre le régime prévu à l'article 24 de la Convention, d'un traitement aussi favorable que celui accordé par la première Partie aux entreprises de la nation la plus favorisée ou à ses entreprises nationales exploitant des services aériens internationaux. Toutefois, une Partie contractante ne sera pas tenue d'accorder à l'entreprise désignée par l'autre Partie l'exemption ou la remise des droits de douane, frais d'inspection ou autres taxes ou droits nationaux ou locaux similaires, si cette autre Partie ne les accorde pas à l'entreprise désignée par la première Partie contractante.

Article 7

Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées.

Article 8

Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie afin de ne pas nuire indûment aux services que cette entreprise assure sur tout ou partie des mêmes routes.

Article 9

Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public et 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 — passagers, marchandises et courrier — en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour ce qui est du transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ;
- b) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers ;
- c) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 10

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, des entreprises désignées dont elles auront besoin pour contrôler la capacité offerte par une entreprise de la première Partie contractante sur les routes indiquées. Ces relevés comprendront tous renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 11

1. Les tarifs applicables à tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les caractéristiques

du service (telles que les normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute section de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions des paragraphes suivants.

2. Pour chaque route, les tarifs seront fixés, dans la mesure du possible, par voie d'entente entre les entreprises désignées intéressées. À cet égard, les entreprises désignées devront se conformer aux décisions applicables en vertu de la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. À défaut, les entreprises désignées s'entendront directement entre elles sur ces tarifs, après consultation des entreprises de pays tiers desservant tout ou partie des mêmes routes.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes 30 jours au plus tard avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être réduit dans certains cas si les autorités aéronautiques y consentent.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre comme il est dit au paragraphe 2, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs qui leur auront été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes fixeront d'un commun accord les tarifs applicables aux routes ou sections de routes en cause.

5. Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à l'accord prévu au paragraphe 4 du présent article, il y aura lieu d'appliquer les dispositions de l'article 15. Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, les tarifs antérieurs seront maintenus.

Article 12

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procéderont aux échanges de vues qui seront nécessaires afin d'assurer une collaboration étroite et une bonne entente sur toutes les questions touchant l'interprétation et l'application du présent Accord ou du Tableau des routes.

Article 13

1. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander que des consultations aient lieu au sujet de l'interprétation et de l'application du présent Accord ou du Tableau des routes lorsque, de l'avis de cette Partie, l'échange de vues prévu à l'article 12 sera resté sans effet.

2. Chacune des Parties contractantes pourra de même demander que des consultations aient lieu au sujet des modifications à apporter au présent Accord ou au Tableau des routes.

3. Ces consultations devront commencer à la date la plus rapprochée possible dont les Parties contractantes seront convenues et, dans le cas prévu au paragraphe 2, elles devront commencer dans les soixante jours de la réception de la demande.

Article 14

Si une convention multilatérale générale sur les transports aériens, acceptée par les deux Parties contractantes, entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Pour déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention multilatérale abrogent, remplacent, modifient ou complètent le présent Accord, il y aura lieu de procéder aux consultations prévues à l'article 13, paragraphe 2.

Article 15

1. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord qui n'aura pu être réglé conformément à l'article 13, paragraphe 1, sera, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, porté devant un tribunal arbitral composé de trois membres.

2. Le tribunal arbitral sera, pour chaque affaire, composé de la manière suivante. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre et le troisième membre, qui sera nommé par les deux Parties contractantes, sera choisi comme président par les deux premiers arbitres, étant entendu qu'il devra être ressortissant d'un État tiers. Les membres du tribunal arbitral devront être nommés dans un délai de 60 jours, et le président dans un délai de 120 jours, à compter de la réception par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend.

3. Si les délais prévus au paragraphe 2 ne sont pas respectés, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à défaut d'une autre formule d'entente, prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux nominations nécessaires.

4. Le tribunal arbitral se prononcera à la majorité des voix. Ses décisions auront force obligatoire pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante supportera les frais de l'arbitre qu'elle aura désigné, ainsi que ceux de sa participation aux travaux du tribunal arbitral ; les dépenses du président et les autres frais seront partagés par moitié entre les deux Parties contractantes. Pour le reste, le tribunal arbitral sera maître de sa procédure.

Article 16

Le présent Accord, ainsi que les modifications qui pourront y être apportées et toutes notes diplomatiques échangées conformément au paragraphe 2 de l'article 2, seront communiqués à l'Organisation de l'aviation civile internationale aux fins d'enregistrement.

Article 17

1. Le présent Accord est sujet à ratification. Les instruments de ratification seront échangés à Tokyo aussitôt que faire se pourra.

2. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

Article 18

L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prendra fin un an après la réception de l'avis de dénonciation par l'autre Partie contractante, à moins que ledit avis ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

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

FAIT à Bonn le 18 juillet 1961, en six exemplaires dont deux en allemand, deux en japonais et deux en anglais. En cas de divergence sur l'interprétation, le texte anglais fera foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne :
CARSTENS

Pour le Japon :
Harumi TAKEUCHI

ÉCHANGE DE NOTES

I

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Bonn, le 18 janvier 1961

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur de me référer à l'article 2, paragraphe 2, de l'Accord relatif aux services aériens conclu ce jour¹ entre la République fédérale d'Allemagne et le Japon. Lors des négociations consacrées à cet Accord, il a été convenu que des services aériens pourraient être assurés sur les routes indiquées dans le tableau suivant :

¹ Voir p. 200 de ce volume.

TABLEAU DES ROUTES

Routes confiées à l'entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne

<i>Points situés dans la République fédérale d'Allemagne</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés au Japon</i>	<i>Points situés au-delà</i>
1. Francfort-sur-le-Main et/ou un ou plusieurs autres points facultativement	Zurich ou Genève Rome ou Athènes Deux ou trois points situés dans le Moyen-Orient et le Proche-Orient, dont Le Caire Karachi Bombay et Calcutta ou New Delhi et Calcutta Colombo ou Rangoon Saigon ou Bangkok Hong-kong et/ou Manille	Tokyo et/ou Osaka	Deux points en Asie
2. Francfort-sur-le-Main et/ou un ou plusieurs autres points, facultativement	Un point situé en Scandinavie Anchorage	Tokyo	Deux points en Asie

Routes confiées à l'entreprise désignée par le Japon

<i>Points situés au Japon</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés dans la République fédérale d'Allemagne</i>	<i>Points situés au-delà</i>
1. Tokyo et/ou un ou plusieurs autres points, facultativement	Hong-kong et/ou Manille Bangkok ou Saigon Rangoon ou Colombo Calcutta et New Delhi ou Calcutta et Bombay Karachi Deux ou trois points dans le Moyen-Orient et dans le Proche-Orient, dont Le Caire Athènes ou Rome Genève ou Zurich	Francfort-sur-le-Main ou Düsseldorf ou Cologne/Bonn (Wahn)	Paris Londres
2. Tokyo et/ou un ou plusieurs autres points, facultativement	Anchorage Copenhague	Hambourg	Londres Paris

Je tiens à porter à votre connaissance que le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne accepte le tableau des routes reproduit ci-dessus. Je vous saurais gré de bien vouloir me faire savoir si ce tableau rencontre également l'agrément du Gouvernement japonais. Dans l'affirmative, la présente note et votre réponse seront considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

Agréez, etc.

Monsieur le Chargé d'affaires du Japon
Bonn

CARSTENS

II

Bonn, le 18 janvier 1961

Monsieur le Ministre,

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

[Voir note I]

Je tiens à porter à votre connaissance que le Gouvernement japonais donne son agrément au tableau des routes reproduit dans votre note et à confirmer que votre note et la présente réponse seront considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements.

Je saisis, etc.

Harumi TAKEUCHI
Chargé d'affaires par intérim du Japon

Son Excellence Monsieur le Secrétaire d'État
Ministère fédéral des affaires étrangères

No. 6728

**CZECHOSLOVAKIA
and
CUBA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Prague,
on 4 March 1961**

Official texts: Spanish and Czech.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

**TCHÉCOSLOVAQUIE
et
CUBA**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé
à Prague, le 4 mars 1961**

Textes officiels espagnol et tchèque.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

No. 6728. CONVENIO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA SOCIALISTA DE CHECOSLOVAQUIA Y LA REPÚBLICA DE CUBA. FIRMADO EN PRAGA, EL 4 DE MARZO DE 1961

El Gobierno de la República Socialista de Checoslovaquia y el Gobierno de la República de Cuba, deseosos de concluir un Convenio con la finalidad de promover el transporte aéreo mutuo y de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y más allá, han acordado lo siguiente :

Artículo 1

Cada Parte Contratante le otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio y en su Anexo, con el fin de establecer y operar servicios aéreos en las rutas especificadas en el Anexo. Estos servicios pueden ser inaugurados inmediatamente o en cualquier fecha posterior, a opción de la Parte Contratante a que se otorgan los derechos.

Artículo 2

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar una línea aérea para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibo de la designación, la otra Parte Contratante otorgará sin demoras, a la línea aérea designada, y con sujeción a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo, el pertinente permiso para operar.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden requerir que la línea aérea designada por la otra Parte Contratante les demuestre que está calificada para llenar las condiciones estipuladas de acuerdo con las leyes y regulaciones normalmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales.

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a negarse a aceptar la designación de una línea aérea o a retener o revocar la concesión a una línea aérea del permiso para operar, o a imponer aquellas condiciones en las concesiones que estime necesarias, si no está segura de que la propiedad substancial y el control efectivo de dicha línea aérea corresponden a la Parte Contratante que designa la línea aérea o a sus nacionales, o en caso de que la línea aérea designada no cumpla con las leyes y regulaciones de la Parte Contratante que otorga el permiso, o que por otra parte no opere de acuerdo con las condiciones estipuladas en el presente Convenio. Esta disposición sólo será aplicada después de consultas previas con la otra parte contratante, a no ser que sea esencial la suspensión inmediata de los servicios convenidos o la imposición de condiciones para prevenir infracciones futuras de leyes o regulaciones.

[CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE]

No. 6728. DOHODA O LETECKÉ DOPRAVĚ MEZI ČESKO-SLOVENSKOU SOCIALISTICKOU REPUBLIKOU A KUBÁNSKOU REPUBLIKOU

Vláda Československé socialistické republiky a vláda Kubánské republiky přejíce si uzavřít dohodu za účelem rozvoje vzájemné letecké dopravy a zřízení leteckých služeb mezi jejich zeměmi a přes jejich území se dohodly takto :

Článek 1

Každá ze smluvních stran poskytne druhé smluvní straně práva stanovená v této Dohodě a její Příloze za účelem zřízení a provozování leteckých služeb na tratích uvedených v Příloze. Tyto služby mohou být zahájeny ihned nebo kdykoliv později podle přání smluvní strany, které se tato práva poskytnou.

Článek 2

1. Každá ze smluvních stran bude mít právo určit letecký podnik k provozu dohodnutých služeb na stanovených tratích.

2. Jakmile druhá smluvní strana bude vyrozuměna o určení leteckého podniku, poskytne bez průtahů určenému leteckému podniku příslušné provozní oprávnění s výhradou ustanovení odstavce 3 a 4 tohoto článku.

3. Letecký úřad každé ze smluvních stran může požadovat, aby mu letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je způsobilý k plnění podmínek předepsaných zákony a předpisy, které se obvykle uplatňují při provozování mezinárodních leteckých služeb.

4. Každá ze smluvních stran bude mít právo odmítnout určení leteckého podniku a odepřít nebo odvolat provozní oprávnění leteckého podniku nebo uložit v oprávněních takové podmínky, jaké bude považovat za nutné, nebude-li přesvědčena, že podstatná část vlastnictví a skutečné řízení leteckého podniku náleží smluvní straně nebo příslušníkům smluvní strany, která určila letecký podnik, nebo v případě, že určený letecký podnik se neřídí zákony a předpisy smluvní strany, která povolení uděluje, nebo že jinak neplní podmínky stanovené v této Dohodě. Toto opatření bude prováděno jen po předchozím jednání s druhou smluvní stranou, pokud nebude nezbytné okamžitě zastavit provozování dohodnutých služeb nebo uložit podmínky k zabránění dalšímu porušování zákonů nebo předpisů.

Artículo 3

1. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante relativas a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, o a la operación de tales aeronaves mientras están dentro de su territorio, se aplicarán a la aeronave de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante relativas a la entrada o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga de las aeronaves tales como las regulaciones sobre la entrada, despacho, inmigración, aduanas y cuarentena, serán aplicables a los pasajeros, tripulación y carga de la aeronave de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante a su entrada o salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras esté dentro de él.

Artículo 4

1. A las aeronaves de la línea aérea designada por una Parte Contratante utilizadas en la operación de servicios de transporte internacionales, así como a los combustibles, los aceites lubricantes, los equipos regulares de aeronaves, piezas de repuesto y provisiones de comisaría de aeronaves, cuando sean introducidas en el territorio de la otra Parte Contratante o sacados de él, se les otorgará exención de impuestos aduanales y derechos de inspección, aún cuando tales efectos sean usados o consumidos por tales aeronaves o dentro de ellas, en vuelos en dicho territorio.

2. A los combustibles, aceites lubricantes, equipos regulares de aeronaves, piezas de repuesto y provisiones de aeronaves introducidas en aeronaves o puestas a bordo de ellas en el territorio de una Parte Contratante por la línea aérea designada por la otra Parte Contratante o en su nombre, y destinadas a ser usadas por las aeronaves de esta Parte Contratante, se les otorgará con respecto a los impuestos aduanales, derechos de inspección u otros impuestos o derechos similares, nacionales o locales, un tratamiento no menos favorable que el otorgado a una línea aérea de un Estado que disfrute del tratamiento de nación más favorecida.

3. Los combustibles, los aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipos regulares de aeronaves y provisiones de comisaría para ser usados en la operación de los servicios convenidos, podrán ser almacenados en los aeropuertos de la otra parte contratante por las líneas aéreas designadas.

4. Los suministros que quedan exentos de acuerdo con las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo, no podrán ser descargados sin el consentimiento de las Autoridades Aduanales de la Parte Contratante interesada. Si no pueden ser usados o consumidos serán reexportados dentro del período requerido y entre tanto permanecerán a la disposición de la línea aérea designada, pero bajo supervisión de las Autoridades Aduanales.

Článek 3

1. Zákony a předpisy jedné ze smluvních stran, které se vztahují na vstup letadel provozujících mezinárodní lety na její území, na výstup těchto letadel z jejího území nebo na provoz těchto letadel na jejím území budou platit pro letadla leteckého podniku určeného druhou smluvní stranou.

2. Zákony a předpisy jedné smluvní strany vztahující se na vstup cestujících, posádky nebo nákladu letadel na její území nebo na výstup z něho, jako jsou předpisy o vstupu, odbavení, přistěhování, clo a karanténě, se budou vztahovat na cestující, posádku a náklad letadla leteckého podniku určeného druhou smluvní stranou při jejich vstupu na území první smluvní strany nebo při výstupu z něho a během jejich pobytu na tomto území.

Článek 4

1. Letadla leteckého podniku určeného jednou ze smluvních stran, jichž se používá k provozu mezinárodních leteckých služeb, jakož i pohonné hmoty, mazací oleje, obvyklé vybavení letadel, náhradní součástky a palubní zásoby letadel budou při vstupu na území druhé smluvní strany nebo při výstupu z něho osvobozeny od cel a inspekčních poplatků, i když těchto předmětů bude použito nebo budou spotřebovány těmito letadly nebo v těchto letadlech za letu nad zmíněným územím.

2. Pohonné hmoty, mazací oleje, obvyklé vybavení letadel, náhradní součástky a palubní zásoby letadel, které budou dovezeny letadly nebo vzaty na jejich palubu na území jedné ze smluvních stran leteckým podnikem určeným druhou smluvní stranou nebo jeho jménem a jichž má být použito pro letadla této smluvní strany, budou, pokud jde o clo, inspekční poplatky nebo podobné celostátní nebo místní dávky a poplatky, podrobeny neméně výhodnému zacházení než jakému je podroben letecký podnik státu požívajícího nejvyšších výhod.

3. Pohonné hmoty, mazací oleje, obvyklé vybavení letadel, náhradní součástky a palubní zásoby letadel určené pro použití při provozování dohodnutých služeb mohou být určenými leteckými podniky uskladněny na letištích druhé smluvní strany.

4. Věci osvobozené od poplatků podle odstavce 1 nesmějí být z letadel vyloženy bez souhlasu celních úřadů příslušné smluvní strany. Jestliže jich nemůže být použito nebo nemohou být spotřebovány, musí být v určené době znovu vyvezeny a do doby vyvezení zůstávají k dispozici určenému leteckému podniku, avšak pod dohledem celních úřadů.

Artículo 5

1. Cada Parte Contratante otorgará a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, sobre la base de reciprocidad, la exención en su territorio de todos los impuestos sobre utilidades o ingresos provenientes de la operación de los servicios aéreos convenidos.

2. Cada Parte Contratante puede imponer o permitir que se le impongan cargos razonables y justos por el uso de aeropuertos y de otra facilidades, siempre que dichos cargos no sean superiores a los pagados por otras líneas aéreas que se dedican a servicios internacionales aéreas similares.

Artículo 6

La línea aérea designada de una Parte Contratante tendrá derecho a mantener en el territorio de la otra Parte Contratante el personal técnico y comercial adecuado a la magnitud de los servicios aéreos prestados.

Artículo 7

La capacidad de transportación suministrada por cada línea aérea designada para la operación de los servicios aéreos convenidos estará de acuerdo con la demanda del tráfico y, respecto de las partes comunes de las rutas, será convenida entre las respectivas líneas aéreas designadas, y estará sujeta a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

Artículo 8

1. Las tarifas de cualquiera de los servicios convenidos se establecerán a niveles razonables mediante negociación entre las líneas aéreas designadas, prestándole debida atención a todos los factores relevantes, incluyendo costo de operación, características de los servicios y las tarifas de otras líneas aéreas.

2. Las tarifas quedarán sujetas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes; si las líneas aéreas designadas no pueden ponerse de acuerdo en cuanto a las mismas, las Autoridades Aeronáuticas determinarán dichas tarifas entre ellas; de no lograrse un acuerdo, la controversia será resuelta de acuerdo con las estipulaciones del Artículo 10 del presente Convenio.

Artículo 9

Se efectuarán las consultas y contactos directos necesarios entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes a fin de asegurar una estrecha colaboración en todos los asuntos que afecten el cumplimiento del presente Convenio y de su Anexo.

Článek 5

1. Každá ze smluvních stran poskytne na svém území leteckému podniku určenému druhou smluvní stranou na základě vzájemnosti osvobození od všech daní ze zisků nebo příjmů plynoucích z provozování dohodnutých leteckých služeb.

2. Každá ze smluvních stran může uložit nebo povolit uložení patřičných a přiměřených dávek za užívání letišť a ostatních zařízení, pokud tyto dávky nebudou vyšší než dávky placené jinými leteckými podniky provozujícími podobné mezinárodní letecké služby.

Článek 6

Letecký podnik určený jednou ze smluvních stran je oprávněn udržovat na území druhé smluvní strany letecký a obchodní personál v počtu, který je přiměřený rozsahu vykonávaných leteckých služeb.

Článek 7

Dopravní kapacita, kterou každý určený letecký podnik poskytne pro provozování dohodnutých leteckých služeb, bude přizpůsobena přepravní poptávce; pokud jde o společné úseky tratí bude dopravní kapacita dohodnuta mezi určenými leteckými podniky a bude podléhat schválení leteckých úřadů obou smluvních stran.

Článek 8

1. Tarify pro kteroukoli z dohodnutých služeb budou sjednány mezi určenými leteckými podniky v přiměřené výši s přihlédnutím ke všem důležitým skutečnostem včetně provozních nákladů, význačných rysů služeb a tarifů jiných leteckých podniků.

2. Tarify podléhají schválení leteckých úřadů obou smluvních stran; jestliže určené letecké podniky nebudou moci dosáhnout dohody o tarifech, sjednají tyto tarify letecké úřady mezi sebou; nedojde-li k dohodě ani takto, bude rozpor řešen podle článku 10 této Dohody.

Článek 9

Letecké úřady smluvních stran budou podle potřeby v přímém styku a budou se vzájemně konzultovat, aby byla zajištěna těsná spolupráce ve všech záležitostech souvisejících s prováděním této Dohody a její Přílohy.

Artículo 10

De surgir alguna controversia entre las Partes Contratantes con respecto a la interpretación o aplicación del presente Convenio y su Anexo, las Partes Contratantes la resolverán mediante negociaciones directas entre las Autoridades Aeronáuticas o, en caso de fracasar dichas negociaciones, a través de los canales diplomáticos.

Artículo 11

1. Una de las Partes Contratantes puede en cualquier momento sugerir a la otra Parte Contratante aquellas modificaciones del presente Convenio o de su Anexo que estime deseables. Las negociaciones entre ambas Partes Contratantes acerca de modificaciones de esa índole, comenzarán en un plazo no mayor de 60 días después de que una de las Partes Contratantes someta la propuesta de modificación y podrán llevarse a cabo directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

2. Las modificaciones al Anexo del presente Convenio podrán hacerse mediante acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. Las modificaciones al Convenio entrarán en vigor al ser confirmadas por un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes.

Artículo 12

Para los efectos del cumplimiento del presente Convenio y de su Anexo :

1. El término « Autoridades Aeronáuticas » significará
 - en el caso de la República Socialista de Checoslovaquia, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones — Departamento de Aviación o cualquier organismo autorizado para realizar las funciones ejercidas en la fecha de la firma de este Convenio por la autoridad citada ;
 - en el caso de la República de Cuba, el Ministerio de Transportes — Dirección de Aeronáutica Civil o cualquier organismo autorizado para realizar las funciones ejercidas en la fecha de la firma de este Convenio por la citada autoridad.
2. Los términos « Servicios convenidos » y « Rutas especificadas » significarán los servicios internacionales aéreos y las rutas especificadas en el Anexo del presente Convenio.
3. El término « Línea aérea designada » significará la línea aérea que una Parte Contratante ha notificado a la otra Parte Contratante que es la línea aérea que operará cualquiera de los servicios convenidos.

Artículo 13

Una de las Partes Contratantes puede, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su deseo de terminar el presente Convenio. De hacerse tal

Článek 10

Vznikne-li mezi smluvními stranami jakýkoliv spor týkající se výkladu nebo provádění této Dohody a její Přílohy, vyřeší jej smluvní strany přímým jednáním mezi leteckými úřady nebo, nebude-li v tomto jednání dosaženo dohody, diplomatickou cestou.

Článek 11

1. Každá ze smluvních stran může kdykoliv navrhnout druhé smluvní straně změny této Dohody nebo její Přílohy, které bude považovat za žádoucí. jednání mezi oběma smluvními stranami o takovýchto změnách bude zahájeno do šedesáti dnů ode dne podání návrhu na změnu jednou ze smluvních stran a může být vedeno přímo mezi leteckými úřady obou smluvních stran.

2. Změny Přílohy k Dohodě mohou být provedeny dohodou mezi leteckými úřady obou smluvních stran. Změny Dohody nabudou účinnosti, jakmile budou potvrzeny výměnou diplomatických nót mezi smluvními stranami.

Článek 12

Pro provádění této Dohody a její Přílohy

1. výraz "letecké úřady" bude znamenat

— pokud jde o Československou socialistickou republiku ministerstvo dopravy a spojů — letecký odbor nebo kterýkoli orgán pověřený prováděním úkolů náležejících v době podpisu této Dohody do působnosti tohoto úřadu ;

— pokud jde o Kubánskou republiku ministerstvo dopravy — Ředitelství civilního letectví nebo kterýkoli orgán pověřený prováděním úkolů náležejících v době podpisu této Dohody do působnosti tohoto úřadu ;

2. výraz "dohodnuté služby" a "stanovené tratě" budou znamenat mezinárodní letecké služby a tratě uvedené v Příloze k této Dohodě ;

3. výraz "určený letecký podnik" bude znamenat letecký podnik, který jedna ze smluvních stran písemně oznámila druhé smluvní straně jako podnik, který bude provozovat kteroukoliv z dohodnutých služeb.

Článek 13

Každá ze smluvních stran může kdykoliv písemně oznámit druhé smluvní straně svůj úmysl ukončit platnost této Dohody. Dojdeli k takovému oznámení,

notificación, el presente Convenio seguirá vigente todavía doce meses después de la fecha en que se haya recibido la notificación de la otra Parte Contratante.

Artículo 14

El presente Convenio entrará en vigor el día en que las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente la aprobación del mismo por sus autoridades pertinentes.

Las Partes Contratantes, sin embargo, acuerdan que las estipulaciones de este Convenio se aplicarán desde la fecha de su firma.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados a ese efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

DADO en Praga a los cuatro días de marzo de mil novecientos sesenta y uno por duplicado, en los idiomas checo y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno
de la República Socialista
de Checoslovaquia :
VLASÁK v. r.

Por el Gobierno
de la República
de Cuba :
CAMACHO AGUILERA

A N E X O

SECCIÓN I

1. El Gobierno de la República Socialista de Checoslovaquia, sobre la base de reciprocidad, otorga a la línea aérea designada por el Gobierno de la República de Cuba el permiso para operar los siguientes servicios aéreos internacionales :

Desde La Habana, Cuba, a Praga, Checoslovaquia, vía puntos intermedios, y más allá, y regreso por los mismos puntos.

2. Este permiso para operar incluirá :

a) El derecho a operar vuelos sin aterrizaje o con aterrizaje técnico ;

b) Derechos comerciales, es decir :

— el derecho a tomar en Checoslovaquia pasajeros, carga y correspondencia con destino a Cuba o a otros Estados ;

— el derecho a descargar en Checoslovaquia pasajeros, carga y correspondencia tomados en el territorio de Cuba o de otros Estados.

3. Los puntos intermedios y puntos más allá de Praga serán determinados por las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes antes de iniciar las operaciones de los vuelos de la línea aérea designada, sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 4, Sección I del presente Anexo.

zůstane Dohoda v platnosti ještě 12 měsíců poté, kdy je druhá smluvní strana obdržela.

Článek 14

Tato Dohoda vstoupí v platnost dnem, kdy si smluvní strany vzájemně písemně oznámí, že byla schválena jejich příslušnými orgány.

Smluvní strany se však dohodly, že ustanovení této Dohody bude použito ode dne jejího podpisu.

NA DŮKAZ TOHO PODEPSANÍ ZMOCNĚNCI BYVŠE K TOMU ŘÁDNĚ ZMOCNĚNÍ SVÝMI VLÁDAMI TUTO DOHODU PODEPSALI.

DÁNO v Praze dne 4. března 1961 ve dvojím vyhotovení, každé v jazyce českém a španělském, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Za vládu
Československé socialistické
republiky :
VLASÁK v. r.

Za vládu
Kubánské republiky :
CAMACHO AGUILERA v. r.

PŘÍLOHA

ODDÍL I

1. Vláda Československé socialistické republiky udělí na základě vzájemnosti leteckému podniku určenému vládou Kubánské republiky povolení k provozování těchto mezinárodních leteckých služeb :

Havana, Kuba – mezilehlá místa – Praha, Československo a dále, a zpět stejnou cestou.

2. Toto provozní povolení bude zahrnovat :

a) právo přeletů bez přistání nebo s technickým přistáním ;

b) obchodní práva, tj.

— právo nakládat v Československu cestující, zboží, a poštu určené na Kubu nebo do jiných států ;

— právo vykládat v Československu cestující, zboží a poštu z území Kuby nebo jiných států.

3. Mezilehlá místa a místa dále za Prahou budou určena leteckými úřady obou smluvních stran před zahájením letů určeného leteckého podniku bez újmy ustanovení odstavce 4 oddílu I této Přílohy.

4. La línea aérea designada tendrá derecho a omitir permanentemente o en vuelos individuales los aterrizajes en cualquiera de los puntos intermedios determinados por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

SECCIÓN II

1. El Gobierno de la República de Cuba otorgará, sobre la base de reciprocidad, a la línea aérea designada por el Gobierno de la república Socialista de Checoslovaquia el permiso para operar los siguientes servicios aéreos internacionales :

Desde Praga, Checoslovaquia, a La Habana, Cuba, vía puntos intermedios, y más allá, y regreso por los mismos puntos.

2. Este permiso para operar incluirá :

a) El Derecho a operar vuelos sin aterrizaje o con aterrizaje técnico.

b) Derechos comerciales, es decir :

— el derecho a tomar en Cuba pasajeros, carga y correspondencia con destino a Checoslovaquia o a otros Estados ;

— el derecho a descargar en Cuba pasajeros, carga y correspondencia tomados en el territorio de Checoslovaquia o de otros Estados.

3. Los puntos intermedios y puntos más allá de La Habana, serán determinados por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, antes de iniciar las operaciones de los vuelos de la línea aérea designada, sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 4, Sección II del presente Anexo.

4. La línea aérea designada tendrá derecho a omitir, permanentemente o en vuelos individuales, los aterrizajes en cualquiera de los puntos intermedios determinados por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

4. Určený letecký podnik bude moci trvale nebo při jednotlivých letech vynechávat přistání v kterémkoliv z mezilehlých míst určených leteckými úřady obou smluvních stran.

ODDÍL II

1. Vláda Kubánské republiky udělí na základě vzájemnosti leteckému podniku určenému vládou Československé socialistické republiky povolení k provozování těchto mezinárodních leteckých služeb :

Praha, Československo – mezilehlá místa – Havana, Kuba a dále, a zpět stejnou cestou.

2. Toto provozní povolení bude zahrnovat :

a) právo přeletů bez přistání nebo s technickým přistáním ;

b) obchodní práva, tj.

— právo nakládat na Kubě cestujícím, zbožím a poštu určené do Československa nebo do jiných států ;

— právo vykládat na Kubě cestujícím, zbožím a poštu z území Československa nebo jiných států.

3. Mezilehlá místa a místa dále za Havanou budou určena leteckými úřady obou smluvních stran před zahájením letů určeného leteckého podniku bez újmy ustanovení odstavce 4 oddílu II této Přílohy.

4. Určený letecký podnik bude moci trvale nebo při jednotlivých letech vynechávat přistání v kterémkoliv z mezilehlých míst určených leteckými úřady obou smluvních stran.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 6728. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE CZECHOSLOVAK SOCIALIST REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF CUBA. SIGNED AT PRAGUE, ON 4 MARCH 1961

The Government of the Czechoslovak Socialist Republic and the Government of the Republic of Cuba, desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting air transport between the two countries and establishing air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows :

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement and in its annex, for the purpose of establishing and operating air services on the routes specified in the annex. These services may be inaugurated immediately or at any later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted.

Article 2

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the operating authorization or to impose on the grant such conditions as it may deem necessary if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the said airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or if the designated airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting the authorization or otherwise fails to operate in accordance

¹ Applied provisionally as from 4 March 1961, the date of signature, and came into force on 10 July 1961, in accordance with the provisions of article 14.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 6728. ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE TCHÉCOSLOVAQUE ET LA RÉPUBLIQUE DE CUBA RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À PRAGUE, LE 4 MARS 1961

Le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque et le Gouvernement de la République de Cuba, désireux de conclure un accord en vue de promouvoir leurs transports aériens et d'établir des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés dans le présent Accord et dans son annexe en vue d'établir et d'exploiter les services aériens sur les routes indiquées dans l'annexe. Ces services pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 2

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner une entreprise qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante pourra ne pas accepter la désignation d'une entreprise, refuser ou retirer à une entreprise la permission d'exploitation ou soumettre cette permission aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en question sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, ou de ressortissants de cette Partie, ou si l'entreprise ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits ou, par ailleurs, ne conforme pas son exploitation

¹ Appliqué à titre provisoire à partir du 4 mars 1961, date de la signature, et entré en vigueur le 10 juillet 1961, conformément à l'article 14.

with the conditions prescribed in this Agreement. This provision shall be applied only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate suspension of the agreed services or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations.

Article 3

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation of such aircraft while within its territory shall apply to the aircraft of the airline 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, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew and cargo of the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party on entry into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

Article 4

1. Aircraft of the airline designated by one Contracting Party which are used in the operation of international transport services and fuel, lubricating oils, regular aircraft equipment, spare parts and aircraft stores shall, upon introduction into or removal from the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties and inspection fees, even though such items are used or consumed by or in such aircraft in flights within the said territory.

2. Fuel, lubricating oils, regular aircraft equipment, spare parts and aircraft stores introduced in aircraft into the territory of one Contracting Party or taken on board aircraft in that territory by or on behalf of the airline designated by the other Contracting Party and intended for use by the aircraft of the latter Contracting Party shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to an airline of a State enjoying most-favoured-nation treatment.

3. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores intended for use in the operation of the agreed services by the designated airline of one Contracting Party may be stored at the airports of the other Contracting Party.

4. The supplies exempted under the provisions of paragraph 1 of this article may not be unloaded save with the consent of the customs authorities of the Contracting Party concerned. If they cannot be used or consumed, they shall be

aux conditions prescrites dans le présent Accord. Cette disposition ne sera applicable qu'après consultation de l'autre Partie contractante, sauf nécessité de suspendre immédiatement les services convenus ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints.

Article 3

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux, ou l'exploitation desdits aéronefs pendant leur séjour dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, des équipages ou des marchandises à bord des aéronefs (tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux douanes et à la quarantaine), s'appliqueront aux passagers, aux équipages et aux marchandises à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, à l'arrivée, au départ et pendant leur séjour dans les limites dudit territoire.

Article 4

1. Les aéronefs que l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes affectera à l'exploitation de services internationaux, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, l'équipement normal, les pièces de rechange et les provisions de bord, seront, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, exonérés des droits de douane et des frais d'inspection, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés par les aéronefs ou à leur bord au cours de vols au-dessus dudit territoire.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes et l'équipement normal, les pièces de rechange et les provisions de bord introduits par des aéronefs, ou pris à leur bord, sur le territoire de l'une des Parties contractantes, par les soins ou pour le compte de l'entreprise désignée par l'autre Partie, et destinés aux aéronefs de cette autre Partie, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et les autres taxes ou droits similaires, nationaux ou locaux, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé à l'entreprise d'un État bénéficiant du traitement de la nation la plus favorisée.

3. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les articles de consommation destinés à l'exploitation des services convenus pourront être entreposés par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes dans les aéronefs de l'autre Partie.

4. Les approvisionnements bénéficiant d'une exemption aux termes du paragraphe 1 du présent article ne pourront être déchargés qu'avec l'assentiment des autorités douanières de la Partie contractante intéressée. S'ils ne peuvent être

re-exported within the required period and shall remain in the meantime at the disposal of the designated airline but under the supervision of the customs authorities.

Article 5

1. Each Contracting Party shall, on a basis of reciprocity, grant exemption in its territory to the airline designated by the other Contracting Party from all taxes on profits or income derived from the operation of the agreed air services.

2. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed fair and reasonable charges for the use of airports and other facilities, provided that the said charges are not higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.

Article 6

The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party technical and commercial staff appropriate to the scope of the air services provided.

Article 7

The transport capacity provided by each designated airline for operation of the agreed air services shall be related to the traffic requirements and, with regard to common sections of routes, shall be agreed between the respective designated airlines and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 8

1. The tariffs on any of the agreed services shall be fixed at reasonable levels by negotiations between the designated airlines, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, the characteristics of the services and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties; if the designated airlines cannot agree on the said tariffs, the aeronautical authorities shall determine them by agreement between themselves; in the event of failure to reach an agreement, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 10 of this Agreement.

utilisés ni consommés, ils seront réexportés dans les délais requis et, dans l'intervalle, ils resteront à la disposition de l'entreprise désignée, mais sous la surveillance des autorités douanières.

Article 5

1. Chaque Partie contractante accordera sur son territoire à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, sous condition de réciprocité, l'exonération de tous les impôts sur les bénéfices ou sur les recettes provenant de l'exploitation des services aériens convenus.

2. Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou laisser imposer des taxes raisonnables et justes pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services, à condition que ces taxes ne soient pas plus élevées que celles que payent d'autres entreprises assurant des services aériens internationaux similaires.

Article 6

L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes aura le droit d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie le personnel technique et commercial approprié à l'importance des services aériens assurés.

Article 7

La capacité de transport offerte par chacune des entreprises désignées pour l'exploitation des services aériens convenus sera adaptée aux nécessités du trafic et, pour ce qui est des sections de route communes, fera l'objet d'un accord entre les entreprises désignées, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 8

1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, par voie de négociations entre les entreprises désignées, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, des caractéristiques des services et des tarifs appliqués par les autres entreprises.

2. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre à ce sujet, les autorités aéronautiques fixeront ces tarifs entre elles ; si ces dernières ne parviennent pas à un accord, le différend sera réglé comme il est dit à l'article 10 du présent Accord.

Article 9

There shall be direct contact and consultation as necessary between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the implementation of this Agreement and its annex.

Article 10

If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or its annex, the Contracting Parties shall settle it by direct negotiations between the aeronautical authorities, if such negotiations fail, through the diplomatic channel.

Article 11

1. Either Contracting Party may at any time suggest to the other Contracting Party such modification of this Agreement or its annex as it considers desirable. The negotiations between the two Contracting Parties concerning such modifications shall begin within a period of sixty days from the date on which one Contracting Party submits the proposal for modification and may be conducted directly between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

2. Modifications of the annex to this Agreement may be made by agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. Modifications of the Agreement shall enter into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties.

Article 12

For the purposes of this Agreement and its annex :

- (1) The expression "aeronautical authorities" means :
in the case of the Czechoslovak Socialist Republic, the Ministry of Transport and Communications—Aviation Department, or any body authorized to perform the functions exercised by the said authority on the date of signature of this Agreement ;
in the case of the Republic of Cuba, the Ministry of Transport—Directorate of Civil Aviation, or any body authorized to perform the functions exercised by the said authority on the date of signature of this Agreement.
- (2) The expressions "agreed services" and "specified routes" mean the international air services and routes specified in the annex to this Agreement.
- (3) The expression "designated airline" means the airline which one Contracting Party shall have designated by notification to the other Contracting Party as the airline which will operate any of the agreed services.

Article 9

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se tiendront en contact et se consulteront en tant que de besoin pour assurer une étroite collaboration touchant toutes les questions relatives à l'application du présent Accord et de son annexe.

Article 10

Si un différend s'élève entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son annexe, les Parties contractantes le régleront par voie de négociations directes entre leurs autorités aéronautiques ou, en cas d'échec de telles négociations, par la voie diplomatique.

Article 11

1. L'une des Parties contractantes pourra à tout moment proposer à l'autre les modifications au présent Accord ou à son annexe qui lui paraîtront souhaitables. Les négociations relatives à de telles modifications commenceront 60 jours au plus tard après la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura soumis à l'autre la proposition de modification et pourront avoir lieu directement entre les autorités aéronautiques des deux Parties.

2. Les modifications à l'annexe du présent Accord pourront s'effectuer par voie d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Les modifications apportées à l'Accord entreront en vigueur dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques entre les Parties contractantes.

Article 12

Aux fins d'application du présent Accord et de son annexe :

1. L'expression « autorités aéronautiques » s'entend :
 - En ce qui concerne la République socialiste tchécoslovaque, du Ministère des transports et communications — Département de l'aviation civile — ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par cette autorité à la date de la signature du présent Accord ;
 - En ce qui concerne la République de Cuba, du Ministère des transports — Direction de l'aviation civile — ou tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par cette autorité à la date de la signature du présent Accord.
2. Les expressions « services convenus » et « routes indiquées » s'entendent des services aériens internationaux et des routes indiquées dans l'annexe du présent Accord.
3. L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise que l'une des Parties contractantes aura désignée à l'autre comme étant l'entreprise appelée à exploiter un service convenu.

Article 13

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to denounce this Agreement. If such notice is given, this Agreement shall remain in force twelve months after the date on which the notice shall have been received by the other Contracting Party.

Article 14

This Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties notify each other of its approval by their competent authorities.

The Contracting Parties agree, however, that the provisions of this Agreement shall be applied as from the date of its signature.

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

DONE at Prague on 4 March 1961, in duplicate in the Czech and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Czechoslovak Socialist
Republic :

VLASÁK

For the Government
of the Republic of Cuba :

CAMACHO AGUILERA

A N N E X

SECTION I

1. The Government of the Czechoslovak Socialist Republic, on a basis of reciprocity, grants to the airline designated by the Republic of Cuba authorization to operate the following international air services :

From Havana, Cuba, via intermediate points, to Prague, Czechoslovakia, and points beyond, and return via the same points.

2. This authorization shall include :

- (a) The right to operate flights without landing or with technical stops ;
- (b) Commercial rights, i.e. :

The right to pick up in Czechoslovakia passengers, cargo and mail destined for Cuba or other States ; The right to set down in Czechoslovakia passengers, cargo and mail picked up in the territory of Cuba or other States.

3. The intermediate points and points beyond Prague shall be determined by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties before flight operations of the

Article 13

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Si pareille notification est donnée, le présent Accord restera encore en vigueur pendant une période de 12 mois à compter de la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue.

Article 14

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se notifieront l'approbation de l'Accord par leurs autorités compétentes.

Toutefois, les Parties contractantes s'engagent à donner effet aux dispositions dudit Accord à compter de la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire, à Prague, le 4 mars 1961, en langues tchèque et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République socialiste
tchécoslovaque :

VLASÁK

Pour le Gouvernement
de la République de Cuba :

CAMACHO AGUILERA

A N N E X E

SECTION I

1. Le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque, sous condition de réciprocité, accorde à l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République de Cuba l'autorisation d'exploiter les services aériens internationaux suivants :

De La Havane (Cuba) via des points intermédiaires, à Prague (Tchécoslovaquie) et au-delà, avec retour par les mêmes points.

2. Cette permission d'exploitation comprend :

a) Le droit d'assurer des vols sans escale ou avec escale technique ;

b) Des droits commerciaux, à savoir :

— Le droit d'embarquer en Tchécoslovaquie des passagers, du fret et du courrier à destination de Cuba ou d'autres États ;

— Le droit de débarquer en Tchécoslovaquie des passagers, du fret et du courrier en provenance de Cuba ou d'autres États.

3. Les points intermédiaires et les points au-delà de Prague seront précisés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes avant la mise en exploitation du

designated airline are begun, without prejudice to the provisions of section I, paragraph 4, of this annex.

4. The designated airline shall have the right to omit, permanently or on particular flights, landings at any of the intermediate points determined by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

SECTION II

1. The Government of the Republic of Cuba, on a basis of reciprocity, grants to the airline designated by the Government of the Czechoslovak Socialist Republic authorization to operate the following international air services :

From Prague, Czechoslovakia, via intermediate points, to Havana, Cuba, and points beyond, and return via the same points.

2. This authorization shall include :

- (a) The right to operate flights without landing or with technical stops ;
- (b) Commercial rights, i.e. :

The right to pick up in Cuba passengers, cargo and mail destined for Czechoslovakia or other States.

The right to set down in Cuba passengers, cargo and mail picked up in the territory of Czechoslovakia or other States.

3. The intermediate points and points beyond Havana shall be determined by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties before flight operations of the designated airline are begun, without prejudice to the provisions of section II, paragraph 4, of this annex.

4. The designated airline shall have the right to omit, permanently or on particular flights, landings at any of the intermediate points determined by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

service par l'entreprise désignée, sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 de la section I de la présente annexe.

4. L'entreprise désignée pourra, de façon permanente ou pour des vols déterminés, omettre de faire escale en n'importe lequel des points intermédiaires fixés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

SECTION II

1. Le Gouvernement de la République de Cuba, sous condition de réciprocité, accorde à l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque la permission d'exploiter les services aériens internationaux suivants :

De Pragne (Tchécoslovaquie), via des points intermédiaires, à La Havane (Cuba) et au-delà, avec retour par les mêmes points.

2. Cette autorisation d'exploitation comprend :

a) Le droit d'assurer des vols sans escale ou avec escale technique ;

b) Des droits commerciaux, à savoir :

— Le droit d'embarquer à Cuba des passagers, du fret et du courrier à destination de la Tchécoslovaquie ou d'autres États ;

— Le droit de débarquer à Cuba des passagers, du fret et du courrier en provenance de la Tchécoslovaquie ou d'autres États.

3. Les points intermédiaires et les points au-delà de La Havane seront déterminés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, avant la mise en exploitation du service par l'entreprise désignée, sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 de la section II de la présente annexe.

4. L'entreprise désignée pourra, de façon permanente ou pour des vols déterminés, omettre de faire escale en n'importe lequel des points intermédiaires fixés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

No. 6729

**SWEDEN
and
GUINEA**

Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Conakry, on 17 June 1961

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

**SUÈDE
et
GUINÉE**

Accord relatif au transport aérien (avec annexe et échange de notes). Signé à Conakry, le 17 juin 1961

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

N° 6729. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN. SIGNÉ À CONAKRY, LE 17 JUIN 1961

Le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement de la République de Guinée (appelés ci-après les Parties contractantes) désirant stimuler le transport aérien civil entre et à travers la Suède et la République de Guinée et prenant en considération la résolution adoptée en date du 7 décembre 1944 à la Conférence Internationale de l'Aviation Civile de Chicago, Illinois, E.U.A. conviennent de ce qui suit :

Article 1

Les Parties contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés à l'Annexe ci-jointe, nécessaires à l'établissement de services aériens (appelés ci-après « services convenus ») sur les routes y mentionnées (appelées ci-après « routes spécifiées »).

Article 2

(1) Les services convenus pourront être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie contractante bénéficiant des droits, mais pas avant que

- a) la Partie contractante bénéficiant des droits ait désigné une ou plusieurs entreprises de transport aérien (appelées ci-après « la ou les entreprise(s) désignée(s) » pour la (les) route (s) spécifiée (s) et
- b) la Partie contractante accordant les droits ait délivré la permission d'exploitation appropriée à la ou aux entreprise (s) désignée (s) ce qu'elle fera, sous réserve des dispositions du paragraphe (2) de cet article et de l'article 5, sans délai déraisonnable.

(2) La ou les entreprise (s) désignée (s) pourront être appelées à justifier de leur qualification conformément aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en matière d'exploitation de Services aériens internationaux.

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 17 juin 1961, date de la signature, conformément aux dispositions de l'article 11.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 6729. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GUINEA AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN, SIGNED AT CONAKRY, ON 17 JUNE 1961

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Guinea (hereinafter termed the Contracting Parties), desiring to encourage civil air transport between and beyond Sweden and the Republic of Guinea and taking into consideration the resolution adopted on 7 December 1944 at the International Civil Aviation Conference at Chicago, Illinois, United States of America, hereby agree as follows :

Article 1

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the annex hereto with a view to the establishment of air services (hereinafter termed "agreed services") on the routes mentioned therein (hereinafter termed "specified routes").

Article 2

(1) 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, but not before :

- (a) the Contracting Party to which the rights are granted has designated an airline or airlines (hereinafter termed "the designated airline or airlines") for the specified route or routes, and
- (b) the Contracting Party granting the rights has issued the appropriate operating permit to the designated airline or airlines which, subject to the provisions of paragraph (2) of this article and of article 5, it shall do without unreasonable delay.

(2) The designated airline or airlines may be required to prove qualification under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to the operation of international air services.

¹ Applied provisionally from 17 June 1961, the date of signature, in accordance with the terms of article 11.

Article 3

Pour éviter toutes discriminations et assurer l'égalité de traitement, il est convenu que :

a) les stocks de carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs des entreprises désignées de l'une des Parties contractantes seront à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante exempts de tous droits et taxes nationaux, y compris les droits de douane et frais d'inspection, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Les stocks bénéficiant de l'exemption ci-dessus définie, ne pourront être débarqués qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Lorsqu'ils seront débarqués, ils seront gardés sous contrôle douanier jusqu'à ce qu'on en ait besoin pour les aéronefs ou bien jusqu'à leur réexportation ;

b) les stocks de carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits dans ou pris à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes, sur le territoire de l'autre Partie contractante par une entreprise désignée de la première Partie contractante ou en son nom, et destinés uniquement à l'exploitation des services convenus, seront exempts de tous droits et taxes nationaux y compris les droits de douane et frais d'inspection imposés dans le territoire de l'autre Partie contractante même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire. Les stocks introduits de telle façon seront gardés sous contrôle douanier jusqu'à ce qu'on en ait besoin pour les aéronefs ou bien jusqu'à leur réexportation.

Article 4

a) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire d'aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire s'appliqueront également et sans distinction de nationalité aux aéronefs de la ou des entreprise(s) désignée(s) de l'autre Partie contractante.

Lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de la première Partie contractante.

b) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire de passagers, d'équipages ou de marchandises transportés par aéronefs, tels que ceux régissant l'entrée, les formalités de congé, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, seront observés soit personnellement

Article 3

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

- (a) stocks of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party shall be exempt, on arrival in the territory of the other Contracting Party, from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

Stocks enjoying the exemption defined above may not be unloaded save with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. When unloaded, they shall be kept under customs supervision until needed for the aircraft or until re-exportation ;

- (b) stocks of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the first Contracting Party and intended solely for the operation of the agreed services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees, imposed in the territory of the second Contracting Party, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights over that territory. Stocks so introduced shall be kept under customs control until they are needed for the aircraft or until re-exportation.

Article 4

- (a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to and 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 equally and without distinction as to nationality to aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

Such aircraft shall comply therewith upon entry into and departure from the territory of the first Contracting Party and while within that territory.

- (b) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to and departure from its territory of passengers, crews or cargo of aircraft, such as those governing entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be observed, either personally or through a third party acting on their behalf,

soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom par les passagers, équipages et marchandises transportés par des aéronefs de la ou les entreprise(s) de transport aérien de l'autre Partie contractante durant leur séjour dans les limites du territoire de la première Partie.

Article 5

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer l'exercice des droits spécifiés à l'annexe de cet Accord par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, si elle n'est pas convaincue que la part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux de l'autre Partie contractante ou si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 4 ou si elle ne remplit pas ses obligations en vertu du présent Accord et de son annexe.

Article 6

Les tarifs à appliquer par la ou les entreprise(s) désignée(s) de chacune des Parties contractantes sur les routes spécifiées ou sur une partie quelconque de ces routes seront fixés par la procédure de l'I.A.T.A. Au cas où une conférence de l'I.A.T.A. ne serait pas à même de tomber d'accord sur un tarif, celui-ci sera fixé d'un commun accord par les entreprises ci-dessus désignées sous réserve de l'approbation par leurs Gouvernements respectifs.

Article 7

Le présent Accord et tous les contrats y relatifs seront enregistrés à l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.).

Article 8

a) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque de cet Accord ou de son annexe les Autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes se consulteront en vue de procéder à une telle modification. Les consultations devront commencer dans les 60 jours à partir de la date de la demande ; au cas où lesdites autorités arriveraient à un accord sur les modifications à apporter, ces modifications entreraient en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

b) Toute modification des routes spécifiées faite par une des Parties contractantes et qui n'affecterait pas des escales dans le territoire de l'autre Partie contractante, ne sera pas considérée comme une modification du présent Accord. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à une telle modification sous réserve toutefois de leur notification sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

by the passengers, crews and cargoes of aircraft of the airline or airlines of the other Contracting Party while within the territory of the first Party.

Article 5

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 where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party or where such airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 4 or to fulfil its obligations under this Agreement and its annex.

Article 6

The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of each Contracting Party on the specified routes or on any part thereof shall be fixed by the IATA procedure. If an IATA conference is unable to agree on a tariff, the said tariff shall be fixed by agreement between the airlines designated above, subject to the approval of their respective Governments.

Article 7

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Article 8

(a) Should either Contracting Party consider it desirable to modify any clause of this Agreement or of its annex, the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult together with a view to such modification. The consultations shall begin within sixty days from the date of the request therefor; if the said authorities reach agreement on the modifications to be made, such modifications shall take effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(b) A modification made by either Contracting Party in the specified routes which does not affect stops in the territory of the other Contracting Party shall not be considered a modification of this Agreement. The aeronautical authorities of either Contracting Party may therefore proceed unilaterally to make such a modification provided, however, that notice thereof shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 9

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 soumis à un jugement d'arbitrage au choix des Parties contractantes ou à la Cour internationale de Justice. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux décisions du jugement d'arbitrage ou à celles prononcées par la Cour internationale de Justice.

Article 10

Chaque Partie contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification doit être faite en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le présent Accord cessera d'avoir effet 12 mois au moins à partir du jour où la deuxième Partie contractante en aura reçu la notification, sauf au cas où cette notification aura été révoquée de commun accord avant l'échéance du délai susdit.

Au cas où l'autre Partie contractante omettrait d'en accuser réception la notification sera considérée parvenue à son adresse 14 jours après la réception de cette notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 11

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès sa signature ; il entrera en vigueur à partir d'une date à fixer par un échange de notes constatant que les formalités prévues par la législation intérieure de chacune des Parties contractantes auront été accomplies.

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

FAIT à Conakry, le 17 juin 1961, en double exemplaire en langue française.

Pour le Gouvernement
de la République de Guinée :

L. BÉAVOGUI

Pour le Gouvernement
de la République du Royaume de Suède :

Lennart PETRI

A N N E X E

La ou les entreprise (s) désignée (s) par chaque Partie contractante jouiront sur chacune des routes spécifiées aux tableaux ci-joints sur le territoire de l'autre Partie contractante du droit de transit et du droit d'escale pour des fins non commerciales ainsi que du droit d'embarquer et du droit de débarquer en trafic international des passagers, des envois postaux et des marchandises.

Article 9

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of its annex which cannot be settled by direct negotiation shall be referred to an arbitral tribunal of the Contracting Parties' choice or to the International Court of Justice. The Contracting Parties undertake to comply with the decisions of the arbitral tribunal or with those delivered by the International Court of Justice.

Article 10

Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party of its desire to denounce this Agreement. Such notice shall be given at the same time to the International Civil Aviation Organization.

This Agreement shall terminate not less than twelve months after the date of receipt of the notice by the second Contracting Party, unless it is withdrawn by agreement before the expiry of the said period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 11

This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature ; it shall enter into force on a date to be fixed by an exchange of notes certifying that the formalities prescribed by the municipal law of each Contracting Party have been complied with.

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

DONE at Conakry, on 17 June 1961, in duplicate, in the French language.

For the Government
of the Republic of Guinea :

L. BÉAVOGUI

For the Government
of the Kingdom of Sweden :

Lennart PETRI

A N N E X

The airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy on each of the routes specified in the attached schedules, in the territory of the other Contracting Party, the right of transit, the right to make stops for non-traffic purposes and the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo.

TABLEAU

- I. — État des lignes à exploiter par la ou les entreprise (s) de transport aérien à désigner par le Gouvernement du Royaume de Suède :
- Suède par des points intermédiaires à Conakry et au-delà dans les deux directions.
- II. — État des lignes à exploiter par la ou les entreprise (s) de transport aérien à désigner par le Gouvernement de la République de Guinée :
- Guinée par des points intermédiaires à Stockholm et au-delà dans les deux directions.

Note. — Les entreprises désignées pourront omettre sur chaque vol les escales mentionnées dans les tableaux ci-dessus.

ÉCHANGE DE NOTES

I

Conakry le 17 juin 1961

Monsieur le Président,

En me référant à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement de la République de Guinée relatif au transport aérien signé aujourd'hui¹, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que, conformément à l'article 2 de cet Accord, le Gouvernement du Royaume de Suède a désigné l'entreprise de transports aériens AB Aerotransport (ABA) pour exploiter les services spécifiés à l'Annexe.

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

1. L'entreprise AB Aerotransport (ABA), coopérant avec les entreprises Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) et Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), sera autorisée à assurer avec les avions, les équipages et l'outillage de l'une ou de l'autre ou bien de l'une et de l'autre de ces deux entreprises les services convenus, et

2. Dans la mesure où l'entreprise AB Aerotransport (ABA) emploie des avions, des équipages et de l'outillage des deux autres entreprises participant au Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord seront appliquées à ces avions, équipages et outillage comme s'ils appartenaient à

¹ Voir p. 236 de ce volume.

SCHEDULES

I—List of routes to be served by the airline or airlines to be designated by the Government of the Kingdom of Sweden ;

Sweden via intermediate points to Conakry and beyond, in both directions.

II—List of routes to be served by the airline or airlines to be designated by the Government of the Republic of Guinea :

Guinea via intermediate points to Stockholm and beyond, in both directions.

Note.—The designated airlines may on any flight omit calling at any point or points in the above schedules.

EXCHANGE OF NOTES

I

Conakry, 17 June 1961

Sir,

With reference to the Air Transport Agreement between the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Guinea signed this day,¹ I have the honour to inform you that, in accordance with article 2 of that Agreement, the Government of the Kingdom of Sweden has designated the airline AB Aerotransport (ABA) to operate the services specified in the annex.

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. The airline AB Aerotransport (ABA), co-operating with the airlines Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) and Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS), shall be authorized to operate the agreed services with aircraft crews and equipment of either or both of the latter two airlines ; and

2. In so far as the airline 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 belonged to the airline AB Aero-

¹ See p. 237 of this volume.

l'entreprise AB Aerotransport (ABA) et les autorités suédoises compétentes ainsi que l'AB Aerotransport (ABA) assumeront à cet égard la responsabilité entière aux termes de l'Accord.

Veillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma haute considération.

Lennart PETRI
Président de la Délégation suédoise

À Monsieur le Président de la Délégation guinéenne

II

Conakry le 17 juin 1961

Monsieur le Président,

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.

Veillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma haute considération.

L. BÉAVOGUI
Président de la Délégation guinéenne

À Monsieur le Président de la Délégation suédoise

transport (ABA), and the competent Swedish authorities and AB Aerotransport (ABA) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

I have the honour to be, etc.

Lennart PETRI
Chairman of the Swedish Delegation

To the Chairman of the Guinean delegation

II

Conakry, 17 June 1961

Sir,

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

[See note I]

I have the honour to confirm to you that my Government agrees with the foregoing.

I have the honour to be, etc.

L. BÉAVOGUI
Chairman of the Guinean Delegation

To the Chairman of the Swedish Delegation

No. 6730

**CZECHOSLOVAKIA
and
GHANA**

**Agreement (with route schedule) for air services between
and beyond their respective territories. Signed at
Prague, on 2 August 1961**

Official texts: Czech and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

**TCHÉCOSLOVAQUIE
et
GHANA**

**Accord (avec tableau de routes) relatif aux services aériens
entre les territoires des deux pays et au-delà. Signé à
Prague, le 2 août 1961**

Textes officiels tchèque et anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

[CZECH TEXT — TEXTE TCHÈQUE]

No. 6730. DOHODA MEZI VLÁDOU ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY A VLÁDOU REPUBLIKY GHANA O LETECKÝCH SLUŽBÁCH MEZI JEJICH ZEMĚMI A PŘES JEJICH ÚZEMÍ

Vláda Československé socialistické republiky a vláda Republiky Ghana

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, která byla otevřena k podpisu v Chicagu 7. prosince 1944 a

přejíce si uzavřít dohodu o zřízení leteckých služeb mezi jejich zeměmi a přes jejich území, jež by doplňovale výše uvedenou Úmluvu,

dohodly se takto :

Článek 1

(1) Pro účely této Dohody, nebude-li souvislost vyžadovat jinak

- a) výraz "Úmluva" znamená Úmluvu o mezinárodním civilním letectví, otevřenou k podpisu v Chicagu 7. prosince 1944 a zahrnuje všechny přílohy přijaté podle článku 90 této Úmluvy a všechny doplňky těchto příloh nebo Úmluvy podle jejího článku 90 a 94 ;
- b) výraz "letecké úřady" znamená : pokud jde o Československo, ministerstvo dopravy a spojů — letecky odbor a kterékoliv osoby či orgány oprávněné k provádění stejných nebo podobných funkcí, které nyní vykonává uvedené ministerstvo ; pokud jde o Ghanu, ministra odpovědného za civilní letectví a kterékoliv osoby či orgány oprávněné k provádění stejných nebo podobných funkcí, které nyní vykonává tento ministr ;
- c) výraz "určený letecký podnik" znamená letecký podnik, který jedna smluvní strana v souladu s čl. 3 této Dohody písemně oznámí druhé smluvní straně jako podnik, který bude provozovat letecké služby na tratích uvedených v tomto oznámení ;

No. 6730. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE CZECHOSLOVAK SOCIALIST REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GHANA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT PRAGUE, ON 2 AUGUST 1961

The Government of the Czechoslovak Socialist Republic and the Government of the Republic of Ghana

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows

Article 1

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

- a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of Convention under Articles 90 and 94 thereof ;
- b) the term "aeronautical authorities" means in the case of Czechoslovakia the Ministry of Transport and Communications—Civil Aviation Department and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Ministry of similar functions, and, in the case of Ghana, the Minister responsible for Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions ;
- c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification ;

¹ Applied as from 2 August 1961, the date of signature, and came into force on 14 March 1962, the date of an exchange of notes confirming the approval of the Contracting Parties under their respective constitutional procedures, in accordance with the provisions of article 16.

² See footnote 2, p. 22 of this volume.

- d) výraz "přechod na letadlo o jiné kapacitě" znamená provozování leteckých služeb určeným leteckým podnikem takovým způsobem, že pro jeden úsek trati je použito letadla rozdílné kapacity od letadel používaných na jiném úseku trati ;
- e) výraz "území" znamená ve vztahu k určitému státu pozemní oblasti a přilehlé k nim pobřežní vody ; a
- f) výrazy "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký dopravní podnik" a "přistání pro neobchodní účely" mají význam, určený jim článkem 96 Úmluvy.

Článek 2

(1) Každá smluvní strana uděluje druhé smluvní straně práva stanovená v této Dohodě za účelem zřízení leteckých služeb na tratích stanovených v příslušném oddílu připojeného Seznamu (dále nazývaných "dohodnuté služby" a "stanovené tratě").

(2) Podle ustanovení této Dohody používají letecké podniky určené každou ze smluvních stran při provozování dohodnutých služeb na stanovené trati těchto výsad :

- a) létat bez přistání přes území druhé smluvní strany ;
- b) provádět na zmíněném území přistání pro neobchodní účely ; a
- c) přistávat na uvedeném území v místech stanovených pro tuto trať v Seznamu linek této Dohody, za účelem vyložení a naložení cestujících, nákladu a pošty v mezinárodní dopravě.

(3) Žádné ustanovení odstavce 2 tohoto článku nelze vykládat tak, že leteckým dopravním podnikům jedné smluvní strany se dává výsada naložit na území druhé smluvní strany cestující, zboží nebo poštu přepavované za úplaty nebo nájemné a určené do jiného místa na území této druhé smluvní strany.

Článek 3

(1) Každá ze smluvních stran bude mít právo písemně určit druhé smluvní straně jeden nebo více leteckých dopravních podniků k provozování dohodnutých služeb na stanovených tratích.

(2) Po obdržení takového určení vydá druhá smluvní strana s výhradou ustanovení odst. 3 a 4 tohoto článku určenému leteckému podniku nebo podnikům neprodleně příslušné provozní oprávnění.

(3) Letecký úřad jedné smluvní strany může žádat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je způsobilý k plnění podmínek předepsaných zákony a nařízeními, které se v souladu s ustanoveními Úmluvy obvykle uplatňují při provozování mezinárodních obchodních leteckých služeb.

- d) the term “change of gauge” means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section ;
- e) the term “territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto ; and
- f) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2

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

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges :

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes ; and
- c) to make stops in the said territory at the points specified for the route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

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

(4) Každá smluvní strana bude mít právo odmítnout určení leteckého dopravního podniku a odepřít nebo odvolat výsady poskytnuté leteckému dopravnímu podniku podle ustanovení článku 2 odst. 2 této Dohody nebo uložit mu při využívání těchto výsad takové podmínky, jaké uzná za nutné, nebude-li přesvědčena o tom, že podstatná část vlastnictví a skutečné řízení tohoto leteckého podniku náleží smluvní straně nebo státním příslušníkům smluvní strany, která určuje letecký podnik.

(5) Takto určený a pověřený letecký dopravní podnik může začít provozovat dohodnuté služby kdykoliv po splnění ustanovení odstavce 1 a 2 tohoto článku za předpokladu, že k provozu služeb nedojde dříve, dokud nebude dosaženo dohody podle článku 5 odstavce 4 a dokud nenabudou platnosti tarify stanovené pro tuto službu v souladu s článkem 7 této Dohody.

(6) Každá smluvní strana bude mít právo pozastavit leteckému dopravnímu podniku užívání výsad stanovených v článku 2 odstavec 2 této Dohody nebo uložit mu takové podmínky při používání těchto výsad, jaké bude považovat za nutné, v případech, kdy tento podnik nebude dodržovat zákony a předpisy smluvní strany, která tyto výsady poskytuje, nebo kdy jinak nebude dodržovat podmínky stanovené v této Dohodě; přitom se předpokládá, že práva k okamžitému odejmutí výsad nebo uložení podmínek bude použito bez projednání s druhou smluvní stranou jen tehdy, bude-li to nezbytné k zabránění dalšímu porušování zákonů nebo předpisů.

Článek 4

S pohonnými hmotami, mazacími oleji, náhradními součástkami, obvyklým vybavením a palubními zásobami, které budou dovezeny nebo vzaty na palubu letadel na území jedné smluvní strany druhou smluvní stranou nebo jejím jménem, nebo jejím určeným leteckým podnikem či podniky, a jež mají být použity výhradně letadly nebo v letadlech těchto podniků, bude pokud jde o clo, inspekční poplatky a jiné podobné celostátní nebo místní dávky a poplatky, nakládáno takto :

- a) Pohonné hmoty a mazací oleje, které zůstávají na palubě letadla při přistání na posledním letišti před odletem z uvedeného území, budou od těchto poplatků osvobozeny ;
- b) s pohonnými hmotami a mazacími oleji, jež nejsou zahrnuty pod písmeno a), jakož i náhradními součástkami, obvyklým vybavením a palubními zásobami letadel bude zacházeno neméně výhodně než s podobnými zásobami dovezenými na uvedené území nebo vzatými na palubu letadel na tomto území, a jež jsou určeny pro potřebu letadla nebo v letadle cizího leteckého podniku poskytujícího mezinárodní letecké dopravní služby, který požívá zacházení podle zásady nejvyšších výhod. Takové zacházení poskytne každá smluvní strana vedle svých závazků, které jsou stanoveny v článku 24 Úmluvy a bez újmy na těchto závazcích.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless agreement has been reached in accordance with Article 5 (4) and a tariff established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

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

Article 4

Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges :

- a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption ; and
- b) in the case of fuel and lubricating oils not included under a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

Článek 5

(1) Letecké podniky obou smluvních stran budou mít stejnou možnost provozovat dohodnuté služby na stanovených tratích mezi oběma zeměmi.

(2) Při provozování dohodnutých služeb budou letecké dopravní podniky každé ze smluvních stran přihlížet k zájmům leteckých podniků druhé strany tak, aby nezasáhly nevhodným způsobem do služeb, které tyto podniky zcela nebo zčásti zajišťují na stejných tratích.

(3) Dohodnuté služby budou určenými leteckými podniky smluvních stran provozovány s nejvyšším zřetelem k požadavkům veřejnosti na dopravu na stanovených tratích a jejich přednostním cílem bude, aby s přiměřeným vytížením zajistily dostatečnou dopravní kapacitou pro uspokojování běžných a předvídatelných požadavků na dopravu cestujících, zboží a pošty z území smluvní strany, která určila letecký podnik, nebo pro toto území. Cestující, zboží a pošta, jež budou nakládáni nebo vykládáni na stanovených tratích, avšak na území jiných států než těch, které určily letecký podnik, budou dopravováni v souladu s všeobecnou zásadou, že kapacita takovéto dopravy se bude řídit :

- a) požadavky na přepravu mezi zemí odkud je přeprava prováděna a zemí určení ;
- b) požadavky na přepravu v oblastech, kterými letecké linky procházejí, s přihlédnutím k dopravním službám poskytovaným leteckými dopravními podniky států v této oblasti ;
- c) požadavky na provoz na průletových leteckých tratích.

(4) Podrobnosti provozování služeb budou dohodnuty před zahájením těchto služeb mezi určenými leteckými podniky a budou schváleny leteckými úřady obou smluvních stran.

Článek 6

Určený letecký podnik jedné smluvní strany může přejít na letadlo o jiné kapacitě v místě ležícím na území druhé smluvní strany pouze za podmínek :

- a) že taková změna je odůvodněna hospodárností provozu ;
- b) že letadla používaná na úseku vzdálenějším od konečné stanice ležící na území první smluvní strany mají menší kapacitu než letadla používaná na bližším úseku ;
- c) že letadla menší kapacity budou používána pouze ve spojení s letadly větší kapacity, což bude uvedeno v letovém řádu ; první přiletí na místo, kde bude přechod uskutečněn, za účelem přeložení nákladu z letadla větší kapacity anebo do tohoto letadla a jejich kapacita bude stanovena přednostně s ohledem na tento účel ;

Article 5

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonable anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from, or destined for, the territory of the Contracting Party which had designated the airline and between the intermediate points thereon. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

- a) traffic requirements between the country of origin and the country of destination ;
- b) traffic requirements of the area through which the airlines passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area ; and
- c) the requirements of through airline operation.

(4) The details of the operation of the services shall be agreed to before their commencement between the designated airlines and approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 6

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions :

- a) that it is justified by reason of economy of operation ;
- b) that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section ;
- c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do ; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity ; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose ;

- d) že existuje přiměřený objem průletového provozu ; a
- e) že ustanovení článku 5 této Dohody budou uplatňována na veškerá opatření týkající se přechodu na letadlo o jiné kapacitě.

Článek 7

(1) Tarify na jakékoliv dohodnuté letecké služby budou stanoveny v přiměřené výši, při čemž bude patřičně přihlédnuto ke všem směrodatným činitelům, včetně provozních nákladů, přiměřeného zisku, zvláštností služeb (např. rychlosti a úrovně péče o cestující) a tarifů jiných leteckých dopravních podniků za kterýkoliv úsek stanovené trati. Tyto tarify budou stanoveny v souladu s následujícími ustanoveními tohoto článku.

(2) Tarify uvedené v odstavci 1 tohoto článku spolu s výší provizí zástupců související s tarify, budou pokud možno dohodnuty pro každou stanovenou trať mezi příslušnými určenými leteckými podniky po projednání s ostatními leteckými dopravními podniky provozujícími leteckou dopravu na celé této trati nebo na její části. Bude-li to možné, uskuteční se taková dohoda za pomoci systému pro stanovení tarifů Mezinárodního sdružení leteckých dopravců. Takto dohodnuté tarify podléhají schválení leteckých úřadů obou smluvních stran.

(3) Nemohou-li se určené letecké podniky dohodnout na kterémkoliv z těchto tarifů, nebo nebude-li z nějakého jiného důvodu možno dosáhnout dohody o tarifu v souladu s ustanoveními odstavce 2 tohoto článku, pokusí se letecké úřady smluvních stran stanovit tarif na základě dohody mezi sebou.

(4) Nedohodnou-li se letecké úřady na schválení některého tarifu jim předloženého podle odstavce 2 tohoto článku, nebo na stanovení jakéhokoliv tarifu podle odstavce 3, bude spor řešen v souladu s ustanovením článku 11 této Dohody.

(5) S výjimkou případů podléhajících ustanovení článku 12 odstavce 3 této Dohody nevstoupí žádný tarif v platnost, jestliže úřady jedné ze smluvních stran s ním nebudou souhlasit.

(6) Tarify, jež byly stanoveny v souladu s ustanoveními tohoto článku, zůstanou v platnosti, dokud nebudou podle tohoto článku stanoveny tarify nové.

Článek 8

Každá ze smluvních stran poskytne určeným leteckým podnikům druhé smluvní strany právo převádět na své ústředí všechny nadbytečné výdělky v souladu s příslušnými ustanoveními platební dohody mezi oběma smluvními stranami.

- d) that there is an adequate volume of through traffic ; and
- e) that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 12 of the present Agreement.

(6) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article.

Article 8

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer to their head offices all surplus earnings in accordance with respective provisions of the payment agreement between both Contracting Parties.

Článek 9

Určený letecký podnik jedné smluvní strany bude mít v rámci platných předpisů druhé smluvní strany týkajících se pobytu cizinců, právo udržovat na území této druhé smluvní strany takový technický a obchodní personál, jakého je třeba k provozu leteckých dopravních služeb.

Článek 10

Letecké úřady jedné smluvní strany poskytnou leteckým úřadům druhé smluvní strany na jejich žádost takové periodické nebo jiné statistické údaje, v rozsahu, jakého je třeba k získání přehledu o kapacitě, kterou pro dohodnuté letecké služby poskytují letecké podniky této smluvní strany. V těchto údajích budou zahrnuty veškeré informace nutné pro zjištění objemu přepravy, kterou tyto letecké dopravní podniky poskytují pro dohodnuté služby, jakož i místa, mezi nimiž je tato přeprava zajišťována.

Článek 11

Letecké úřady smluvních stran se budou pravidelně a často radit, aby zajistily úzkou spolupráci ve všech otázkách týkajících se plnění této Dohody.

Článek 12

(1) Dojde-li mezi smluvními stranami ke sporu o výklad nebo provádění této Dohody, budou smluvní strany především usilovat o jeho řešení cestou vzájemného jednání.

(2) Nedosáhnou-li smluvní strany řešení cestou jednání, mohou se dohodnout na tom, že spor předloží k rozhodnutí rozhodčímu tribunálu složenému ze tří rozhodčích, přičemž každá smluvní strana jmenuje jednoho a oba takto jmenovaní rozhodčí ustanoví třetího.

(3) Smluvní strany se zavazují podřídit se jakémukoliv rozhodnutí, k němuž dojde podle ustanovení odstavce 2 tohoto článku.

(4) Jestliže jedna smluvní strana nebo určený letecký podnik jedné smluvní strany nesplní rozhodnutí, jehož bylo dosaženo v souladu s ustanoveními odstavce 2 tohoto článku, může druhá smluvní strana přiměřeně omezit, pozdržet nebo odvolat jakákoliv práva nebo výsady, které poskytla podle této Dohody provinivší se smluvní straně, určenému leteckému podniku nebo podnikům této smluvní strany nebo určenému leteckému podniku, který se provinil.

Article 9

The designated airline of one Contracting Party shall have the right, subject to the immigration laws then in force of the other Contracting Party, to maintain in the territory of that other Contracting Party technical and commercial staff adequate to the extent of the exercised air services.

Article 10

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 12

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach the settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal composed of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated.

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

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Článek 13

(1) Bude-li jedna ze smluvních stran považovat za žádoucí změnit jakákoliv ustanovení této Dohody, vstoupí dohodnutá změna v platnost po té, co bude potvrzena výměnou not.

(2) V případě uzavření jakékoliv všeobecně mnohostranné úmluvy, týkající se letecké dopravy, kterou budou obě smluvní strany vázány, bude tato Dohoda upravena tak, aby byla v souladu s takovou úmluvou.

Článek 14

Přeje-li si jedna ze smluvních stran ukončit platnost této Dohody, může ji kdykoliv druhé straně vypovědět. Podání výpovědi bude současně sdělena Mezinárodní organizaci civilního letectví. Bude-li podána výpověď, skončí platnost této Dohody dvanáct měsíců ode dne, kdy druhá smluvní strana obdrží oznámení o výpovědi, nebude-li výpověď po dohodě vzata zpět před uplynutím tohoto období.

Nepotvrdí-li druhá smluvní strana příjem oznámení výpovědi, bude se mít za to, že je obdržela čtrnáct dnů po té, co Mezinárodní organizace pro civilní letectví toto oznámení přijala.

Článek 15

Tato Dohoda a jakákoliv výměna nót podle článku 13 budou registrovány u Mezinárodní organizace civilního letectví.

Článek 16

Tato Dohoda podléhá schválení podle příslušných ústavních předpisů obou smluvních stran a vstoupí v platnost dnem, kdy budou vyměněny nóty o tomto schválení.

Smluvní strany se však dohodly, že ustanovení této Dohody budou používána od dne jejího podpisu.

NA DŮKAZ TOHO PODEPSANÍ zmocněnci, byvše k tomu řádně zmocněni svými vládami, tuto Dohodu podepsali.

DÁNO v Praze dne 2. srpna 1961 ve dvojím vyhotovení, každé v jazyce českém a anglickém, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Za vládu
Československé socialistické
republiky :

dr. František VLASÁK v.r.

Za vládu
Republiky Ghana :

Krobo EDUSEI v.r.

Article 13

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

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

Article 14

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 15

The present Agreement and any exchange of notes in accordance with article 13 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 16

The present Agreement is subject to approval under the respective constitutional procedures of the two Contracting Parties and shall enter into force on the day of exchange of notes confirming such approval.

It is, however, agreed by the Contracting Parties that the provisions of the present Agreement shall be applied from the date of its signature.

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

DONE at Praha this 2nd day of August One Thousand Nine Hundred and Sixty-One in duplicate in the Czech and English languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Czechoslovak Socialist
Republic :

Dr. František VLASÁK m.p.

For the Government
of the Republic of Ghana :

Krobo EDUSEI m.p.

SEZNAM TRATÍ

A. *Tratí, na kterých budou provozovány lety určenými leteckými podniky Československé socialistické republiky*

<i>Místa odletu</i>	<i>Mezilehlá místa (jedno nebo více z uvedených)</i>	<i>Místa v Ghaně a dále</i>
Československo	Curych nebo Marseille nebo Řím nebo Miláno	Akkra
	Rabat nebo Casablanca nebo Tunis nebo Tripolis (bez poskytnutí páté svobody mezi Tripolisem a Akkrou)	
	Bamako (bez poskytnutí páté svobody mezi Bamakem a Akkrou) nebo Konakry nebo Kano (bez poskytnutí páté svobody mezi Kano a Akkrou) nebo Lagos (bez poskytnutí páté svobody mezi Lagosem a Akkrou)	

B. *Tratí, na kterých budou provozovány lety určenými leteckými podniky Republiky Ghana*

		<i>Místa v Československu a dále</i>	
Ghana	Bamako Tunis Curych	Praha	Moskva (bez poskytnutí páté svobody mezi Prahou a Moskvou)

ROUTE SCHEDULE

A. *Route to be operated by the designated airline of the Czechoslovak Socialist Republic*

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points (any one or more of the following)</i>	<i>Points in Ghana</i>	<i>Points beyond</i>
Czechoslovakia	Zurich or Marseille or Rome or Milano Rabat or Casablanca or Tunis or Tripolis (no 5th freedom between Tripolis and Accra) Bamako (no 5th freedom between Bamako and Accra) or Conacry or Kano (no 5th freedom between Kano and Accra) or Lagos (no 5th freedom between Lagos and Accra)	Accra	

B. *Route to be operated by the designated airline of the Republic of Ghana*

		<i>Points in Czechoslovakia</i>	
Ghana	Bamako Tunis Zurich	Praha	Moscow (no 5th freedom between Praha and Mos- cow)

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 6730. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE TCHÉCOSLOVAQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU GHANA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À PRAGUE, LE 2 AOÛT 1961

Le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque et le Gouvernement de la République du Ghana,

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944²,

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention en vue de créer des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

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

- a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 ou 94 de celle-ci ;
- b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la Tchécoslovaquie, du Ministère des transports et communications — Département de l'aviation civile — et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère ou des fonctions similaires, et, en ce qui concerne le Ghana, du Ministre chargé de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires ;
- c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans la notification ;

¹ Appliqué à partir du 2 août 1961, date de la signature, et entré en vigueur le 14 mars 1962, date d'un échange de notes confirmant que les Parties contractantes avaient approuvé l'Accord selon leurs procédures constitutionnelles respectives, conformément à l'article 16.

² Voir note 2, p. 23 de ce volume.

- d) L'expression « rupture de charge » vise l'exploitation d'un service aérien par une entreprise désignée, assurée de telle manière qu'une section de la route soit desservie par des aéronefs d'une capacité différente de celle des aéronefs utilisés sur une autre section ;
- e) Le terme « territoire » désigne, pour chaque État, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes ;
- f) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprises de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

Article 2

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans la section pertinente du tableau annexé à l'Accord (ci-après respectivement dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées »).

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire ; et
- c) D'y faire escale aux points de ladite route indiqués dans le tableau annexé au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article 3

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

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

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent normalement

et raisonnablement, en conformité des dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux.

4. Chaque Partie contractante pourra ne pas accepter la désignation d'une entreprise, refuser ou retirer à une entreprise les droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ou soumettre l'exercice de ces droits 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 l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette partie.

5. Toute entreprise désignée et autorisée pourra commencer à exploiter les services convenus dès que les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées ; toutefois, aucun service ne sera exploité sans que lui soit applicable un tarif fixé conformément à l'article 7 ni sans qu'un accord ait été conclu conformément à l'article 5, paragraphe 4.

6. Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'il jugera nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits ou manquerait, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord ; il est entendu que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4

Les carburants, les lubrifiants et les pièces de rechange, l'équipement normal des appareils et les provisions de bord introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes, ou pris à bord d'aéronefs sur ledit territoire, par les soins ou pour le compte de l'autre Partie contractante ou de l'entreprise ou des entreprises qu'elle aura désignées, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de ces entreprises ou à leur bord, bénéficieront de la part de la première Partie contractante, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, nationaux ou locaux, du traitement suivant :

- a) Les carburants et les lubrifiants demeurant à bord de l'aéronef du dernier aéroport d'escale avant son départ de ce territoire bénéficieront d'une exemption ;
- b) Les autres carburants et lubrifiants, ainsi que les pièces de rechange, l'équipement normal des appareils et les provisions de bord bénéficieront d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux approvisionnements similaires introduits sur ce territoire, ou pris à bord d'aéronefs sur ce territoire, et destinés à être utilisés par les aéronefs ou à bord des aéronefs de l'entreprise étrangère la plus favorisée assurant des services aériens internationaux.

Ce régime s'entend sans préjudice de celui que chacune des Parties contractantes est tenue d'accorder aux termes de l'article 24 de la Convention et le complète.

Article 5

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

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondante à la demande courante et normalement prévisible de trafic — passagers, marchandises et courrier — à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et entre les points intermédiaires. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences du trafic entre le pays d'origine et le pays de destination ;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des États de la région ; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

4. Les détails de l'exploitation des services devront être convenus entre les entreprises désignées avant le commencement de l'exploitation et approuvés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 6

Une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourra effectuer de rupture de charge en un point du territoire de l'autre Partie qu'aux conditions suivantes :

- a) Cette rupture de charge devra se justifier par des raisons d'économie d'exploitation ;
- b) Les aéronefs utilisés sur la section de route la plus éloignée de la tête de ligne dans le territoire de la première Partie contractante devront avoir une capacité moindre que les aéronefs utilisés sur la section la plus proche ;

- c) Les aéronefs de capacité moindre ne devront être utilisés que pour correspondre avec les aéronefs de capacité plus grande, et leur horaire devra être fixé en conséquence ; ils devront arriver au point où s'effectue la rupture de charge pour y prendre ou déposer les passagers, les marchandises et le courrier transbordés des aéronefs de capacité plus grande ou destinés à être transbordés à bord de ceux-ci ; leur capacité sera fixée essentiellement compte tenu de ce but ;
- d) Le volume du trafic direct devra être suffisant ; et
- e) Tous les arrangements relatifs à la rupture de charge devront être régis par les dispositions de l'article 5 du présent Accord.

Article 7

1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (par exemple les standards de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par d'autres entreprises sur toute partie de la route indiquée. Ces tarifs seront arrêtés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1, ainsi que les commissions d'agence, seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, pour chacune des routes indiquées, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route ; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus devront être approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

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

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 2 ci-dessus ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 3 ci-dessus, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord.

5. Sauf les dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 du présent Accord, aucun tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refusent leur approbation.

6. Les tarifs qui auront été fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

Article 8

Chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises désignées par l'autre Partie le droit de transférer à leur siège la totalité de leurs recettes nettes, conformément aux dispositions applicables de l'Accord de paiements entre les deux Parties contractantes.

Article 9

Les entreprises désignées par l'une des Parties contractantes auront le droit, sous réserve du respect des lois d'immigration de l'autre Partie contractante, d'entretenir sur le territoire de celle-ci le personnel technique et commercial nécessaire à l'exploitation des services convenus.

Article 10

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 11

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront régulièrement et fréquemment en vue d'assurer une étroite collaboration touchant toutes les questions relatives à l'application du présent Accord.

Article 12

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis.

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 qu'elle aura désignée ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie pourra, pour la durée du manquement, restreindre, suspendre

ou retirer tous les droits ou privilèges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en faute, à l'entreprise ou aux entreprises désignées par cette dernière, ou à l'entreprise désignée en faute.

Article 13

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, la modification, lorsqu'elle aura fait l'objet d'un accord entre les Parties, prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes.

2. Au cas où une convention multilatérale de caractère général sur les transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les deux Parties s'entendront pour modifier le présent Accord et le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 14

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15

Le présent Accord ainsi que toutes notes diplomatiques échangées conformément à l'article 13 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16

Le présent Accord devra être approuvé par les deux Parties contractantes conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives ; il entrera en vigueur à la date de l'échange de notes confirmant cette approbation.

Les Parties contractantes conviennent cependant d'appliquer les dispositions du présent Accord à compter de la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire, à Prague, le 2 août 1961, en langues anglaise et tchèque, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République socialiste
tchécoslovaque :
František VLASÁK

Pour le Gouvernement
de la République du Ghana :
Krobo EDUSEI

TABLEAU DE ROUTES

A. *Route attribuée à l'entreprise désignée par la République socialiste tchécoslovaque*

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires (un ou plusieurs des points suivants)</i>	<i>Points en territoire ghanéen</i>	<i>Points au-delà</i>
Tchécoslovaquie	Zurich Marseille ou Rome ou Milan Rabat ou Casablanca ou Tunis ou Tripoli (pas de 5 ^e liberté entre Tripoli et Accra) Bamako (pas de 5 ^e liberté entre Bamako et Accra) ou Conakry ou Kano (pas de 5 ^e liberté entre Kano et Accra) ou Lagos (pas de 5 ^e liberté entre Lagos et Accra)	Accra	

B. *Route attribuée à l'entreprise désignée par la République du Ghana*

		<i>Points en territoire tchécoslovaque</i>	
Ghana	Bamako Tunis Zurich	Prague	Moscou (pas de 5 ^e liberté entre Prague et Moscou)

No. 6731

**NORWAY
and
JORDAN**

**Agreement (with annex) for the establishment of scheduled
air services between and beyond their respective ter-
ritories. Signed at Amman, on 21 August 1961**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

**NORVÈGE
et
JORDANIE**

**Accord (avec annexe) relatif à l'établissement de services
aériens réguliers entre les territoires des deux pays
et au-delà. Signé à Amman, le 21 août 1961**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

No. 6731. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF NORWAY AND THE GOVERNMENT OF THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT AMMAN, ON 21 AUGUST 1961

The Government of the Kingdom of Norway and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, hereinafter described as the Contracting Parties ;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement,³ both signed at Chicago on the seventh day of December 1944,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting air communications to, through and from their respective territories, have agreed as follows :

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights :

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes ;
- (c) to pick up and set down international traffic of passengers, cargo and mail at places in the territory of the other Contracting Party open to international air traffic.

Article 2

1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

¹ Came into force provisionally on 21 August 1961, the date of signature, in accordance with article 15.

² See footnote 2, p. 22 of this volume.

³ See footnote 3, p. 42 of this volume.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 6731. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NORVÈGE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELÀ, SIGNÉ À AMMAN, LE 21 AOÛT 1961

Le Gouvernement du Royaume de Norvège et le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux³, signés l'un et l'autre à Chicago le 7 décembre 1944,

Désirant conclure un accord en vue de développer les communications aériennes à destination et en provenance de leurs territoires respectifs et à travers ces territoires,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord, aux fins de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans l'annexe. Ces services et routes sont ci-après dénommés « services convenus » et « routes indiquées ». Les aéronefs des entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale ;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;
- c) De charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux points du territoire de l'autre Partie contractante ouverts à la circulation internationale.

Article 2

1. Chaque Partie contractante pourra désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter un ou plusieurs des services convenus sur les routes indiquées.

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 21 août 1961, date de la signature, conformément à l'article 15.

² Voir note 2, p. 23 de ce volume.

³ Voir note 3, p. 58 de ce volume.

2) On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

3) The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such Authorities in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 1, on any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5) When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 3

1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 1 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights :

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante donnera sans délai, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, les permissions d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement, en conformité des dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), à l'exploitation des services internationaux de transports aériens.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les permissions d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer à une entreprise désignée les conditions d'exercice des droits énoncés à l'article premier 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 cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette partie.

5. Une fois désignée et autorisée, une entreprise pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus, à condition qu'un tarif établi comme il est dit à l'article 7 du présent Accord soit en vigueur en ce qui les concerne.

Article 3

1. Chaque Partie contractante aura le droit de retirer une permission d'exploitation, de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée par l'autre Partie, des droits énoncés à l'article premier du présent Accord, ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits :

- a) Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette partie,
- b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits,
- c) Si l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre des mesures de retrait ou de suspension ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article, afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4

1. Les aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les

lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the Other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

2) There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed, subject to compliance with the regulations of the Contracting Party :

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party ;
- (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airlines of the other Contracting Party ;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

Article 5

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 6

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, or departure from, its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be equally applied to the aircraft of the designated air carrier(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the former Party.

carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, étant entendu que cet équipement et ces approvisionnements demeureront à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Seront exemptés des mêmes droits et taxes, à l'exception des taxes correspondant à une prestation de services, et sous réserve des règlements de la Partie contractante :

- a) Les provisions de bord prises à bord d'aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, et destinées à des aéronefs de l'autre Partie contractante qui assurent un service international ;
- b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la réparation des aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante ;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés aux aéronefs utilisés en service international par les entreprises désignées par l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés lors du survol du territoire de la Partie sur lequel ils auront été pris à bord.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous surveillance ou contrôle douaniers.

Article 5

Les équipements normaux de bord, ainsi que les articles et approvisionnements restant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou reçoivent une autre affectation conforme aux règlements douaniers.

Article 6

Les passagers en transit à travers le territoire d'une Partie contractante seront soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes analogues.

a) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliqueront également aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante sans distinction de nationalité, et ces aéronefs s'y conformeront à l'entrée, à la sortie et pendant leur présence sur les limites dudit territoire.

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

Article 7

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

2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction ; in special cases, this time limit may be reduced subject to the agreement of the said Authorities.

4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article, or if during the first 15 days of the 30-day period referred to in paragraph (3) of this article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5) If the Aeronautical Authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement.

6) Subject to the provisions of paragraph (3) of this article, no tariff shall come into force if the Aeronautical Authorities of either Contracting Party have not approved it.

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

Article 7

1. Les tarifs que devront appliquer les entreprises désignées par une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs appliqués par d'autres entreprises.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route ; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international.

3. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux avec l'accord de ces autorités.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre au sujet de ces tarifs ou si, pour toute autre raison, il se révèle impossible de fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou encore si, au cours des quinze premiers jours de la période de trente jours visée au paragraphe 3 du présent article, une des Parties contractantes fait connaître à l'autre Partie son désaccord sur un tarif convenu comme il est dit au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément à l'article 13 du présent Accord.

6. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, aucun tarif ne pourra entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes lui refusent leur approbation.

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

Article 8

Either Contracting Party undertakes to grant the other Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Party.

Article 9

In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement.

Article 10

1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request.

2) Modifications to routes may be made by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

Article 11

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

Article 12

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

7. Les tarifs fixés conformément au présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

Article 8

Chaque Partie contractante s'engage à accorder à l'autre Partie le droit de transférer librement, au taux de change officiel, l'excédent de recettes réalisé sur son territoire par l'entreprise désignée de cette autre partie à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret.

Article 9

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord.

Article 10

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie ; ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours de la date de la demande.

2. Les modifications de routes pourront être opérées par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes.

Article 11

Le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme à toute convention multilatérale future qui aurait force obligatoire à l'égard des deux Parties contractantes.

Article 12

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord ; la notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 13

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

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

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

Article 14

For the purpose of this Agreement the terms "Aeronautical Authorities" shall mean, in the case of the Government of the Kingdom of Norway, the Ministry of Transport and Communications, and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Ministry and, in the case of the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, the Minister of Communications—Civil Aviation—, and any person or body authorized to perform any functions presently exercised by the said Minister.

Article 15

The present Agreement shall come into force provisionally on the date of its signature and definitely as soon as it has been ratified or approved according to the constitutional requirements of the Contracting Parties and this has been confirmed through diplomatic channels.

Article 13

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre leur différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou bien le différend pourra, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis. Chaque Partie contractante nommera son arbitre dans les soixante (60) jours de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre, par la voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend ; le troisième arbitre devra être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prévu ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prévu, chacune des Parties pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers et assumera la présidence du tribunal arbitral.

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

Article 14

Aux fins du présent Accord, l'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Gouvernement du Royaume de Norvège, du Ministère des transports et des communications ainsi que de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit ministère et, en ce qui concerne le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie, du Ministère des communications — aviation civile — ainsi que de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir des fonctions actuellement exercées par ledit Ministère.

Article 15

Le présent Accord entrera en vigueur à titre provisoire à la date de sa signature, et à titre définitif dès qu'il aura été ratifié ou approuvé dans les formes requises par la Constitution des Parties contractantes et que cette ratification ou approbation aura été confirmée par la voie diplomatique.

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

DONE at Amman, this 21st day of August 1961, in duplicate in the English language.

For the Government
of the Kingdom of Norway :

(Signed) F. ORVIN
[SEAL]

For the Government
of the Hashemite Kingdom of Jordan :

(Signed) Abdul Majid MURTADA
[SEAL]

ANNEX TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF NORWAY AND THE GOVERNMENT OF THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN FOR THE ESTABLISHMENT OF SCHEDULED AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES¹

I. Airlines designated by the Government of the Kingdom of Norway authorized under the present Agreement are accorded rights as specified in Article I of the Agreement¹ in the territory of Jordan on the following routes in both directions :

- a) Norway via intermediate points to Jerusalem or Amman ;
- b) Norway via intermediate points to Jerusalem or Amman and to points beyond ;
- c) Airlines designated by the Government of the Kingdom of Norway will not be entitled to exercise commercial and traffic rights between points in the Hashemite Kingdom of Jordan and points in Lebanon, United Arab Republic, Saudi Arabia, Irac and Kuwait, and vice versa.

II. Airlines designated by the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan authorized under the present Agreement are accorded rights as specified in Article I of the Agreement in the territory of Norway on the following routes in both directions :

- a) Jordan via intermediate points to Oslo ;
- b) Jordan via intermediate points to Oslo and to points beyond.

III. Points on the routes specified in this Annex may, at the option of the designated airline or airlines, be omitted on any or all flights.

IV. Nothing in paragraphs I or II of this Annex shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

¹ See p. 276 of this volume.

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

FAIT à Amman, le 21 août 1961, en deux exemplaires rédigés en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
du Royaume de Norvège :

(Signé) F. ORVIN
[SCEAU]

Pour le Gouvernement
du Royaume hachémite de Jordanie :

(Signé) Abdul Majid MURTADA
[SCEAU]

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NORVÈGE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES TERRITOIRES DES DEUX PAYS ET AU-DELÀ¹

I. Les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume de Norvège et munies de la permission d'exploitation visée dans le présent Accord pourront exercer les droits énoncés à l'article premier de l'Accord¹, en territoire jordanien, sur les routes suivantes, dans les deux sens :

- a) De Norvège, via des points intermédiaires, à Jérusalem ou Amman ;
- b) De Norvège, via des points intermédiaires, à Jérusalem ou Amman, et au-delà ;
- c) Les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume de Norvège ne pourront exercer de droits de trafic ni de droits commerciaux entre le Royaume hachémite de Jordanie et le Liban, la République arabe unie, l'Arabie Saoudite, l'Irak et le Koweït, ni vice versa.

II. Les entreprises désignées par le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie et munies de la permission d'exploitation visée dans le présent Accord pourront exercer les droits énoncés à l'article premier du présent Accord en territoire norvégien sur les routes suivantes, dans les deux sens :

- a) De Jordanie, via des points intermédiaires, à Oslo ;
- b) De Jordanie, via des points intermédiaires, à Oslo et au-delà.

III. L'entreprise ou les entreprises désignées pourront, lors de tout vol, supprimer tout point situé sur une des routes indiquées dans la présente Annexe.

IV. Aucune disposition du paragraphe I ou II de la présente Annexe ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre partie.

¹ Voir p. 277 de ce volume.

No. 6732

**NETHERLANDS
and
MEXICO**

**Air Transport Agreement (with route schedule). Signed
at Mexico, on 24 August 1961**

Official texts : Dutch, Spanish and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 15 May 1963.

**PAYS-BAS
et
MEXIQUE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec tableau de
routes). Signé à Mexico, le 24 août 1961**

Textes officiels néerlandais, espagnol et anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 15 mai 1963.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

No. 6732. LUCHTVAARTOVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN DE REGERING VAN DE VERENIGDE MEXICAANSE STATEN

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten,

Overwegende dat de mogelijkheden van de commerciële luchtvaart als middel van vervoer en als middel tot het bevorderen van vriendschap, begrip en een goede verstandhouding tussen de volkeren dagelijks toenemen ;

Geleid door de wens de culturele en economische banden die hun volken verbinden en het begrip en de goede verstandhouding die tussen hen bestaan nog sterker te maken ;

Overwegende dat het wenselijk is op billijke grondslagen van gelijkheid en wederkerigheid geregelde luchtdiensten tussen de twee landen tot stand te brengen, teneinde een grotere samenwerking op het gebied van de internationale luchtvaart te verkrijgen ;

Geleid door de wens een Overeenkomst te sluiten, die het bereiken van de bovenvermelde doelstellingen zal vergemakkelijken ;

Hebben dienovereenkomstig daartoe behoorlijk gemachtigde gevolmachtigden aangewezen, die het volgende zijn overeengekomen :

Artikel 1

In deze Overeenkomst betekent

a) het woord „Overeenkomst”, de Overeenkomst en de als bijlage daarbij gevoegde Routetabel ;

b) de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”, in het geval van de Verenigde Mexicaanse Staten, het Ministerie van Verbindingen en Verkeer of iedere persoon of instelling gemachtigd tot het vervullen van de functies die thans worden uitgeoefend door het Ministerie van Verbindingen en Verkeer ; en, in het geval van het Koninkrijk der Nederlanden, iedere door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden als zodanig aangewezen persoon of instelling ;

c) de uitdrukking „luchtvaartmaatschappij”, iedere luchtvaartonderneming die een internationale luchtdienst aanbiedt of exploiteert ;

d) de uitdrukking „aangewezen luchtvaartmaatschappij”, iedere luchtvaartmaatschappij die de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

No. 6732. CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. FIRMADO EN MEXICO, EL 24 DE AGOSTO DE 1961

El Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos ;

Considerando que las posibilidades de la aviación comercial como medio de transporte y de acercamiento y buena voluntad entre los pueblos aumenta día a día ;

Deseando estrechar más aún los vínculos culturales y económicos que unen a sus pueblos y el entendimiento y buena voluntad que existen entre ellos ;

Considerando que es deseable organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos regulares entre los dos países, a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional ;

Deseando concluir un convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados ;

Han designado, por tanto, plenipotenciarios debidamente autorizados para este fin quienes han convenido en lo siguiente :

Artículo 1

Para los propósitos del presente Convenio :

a) El término « Convenio » significará el Convenio y el Cuadro de Rutas adjunto al mismo ;

b) El término « autoridades aeronáuticas » significará, en el caso del Reino de los Países Bajos, cualquier persona o entidad designada como tal por el Gobierno de los Países Bajos ; y, en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ;

c) El término « línea aérea » significará toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

d) El término « línea aérea designada » significará la empresa o empresas cuyo nombre hubiere sido notificado por las autoridades aeronáuticas de una de las Partes

aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij hebben opgegeven als de luchtvaartmaatschappij die een route of routes, omschreven in de als bijlage bij de Overeenkomst gevoegde Routetabel, zal exploiteren. Zulk een mededeling dient schriftelijk te worden gedaan, langs diplomatieke weg ;

e) de uitdrukking „grondgebied”, de grondgebieden en de daaraan grenzende territoriale wateren onder de souvereiniteit, suzeriniteit, bescherming of mandaat van de betrokken Staat ;

f) de uitdrukking „luchtdienst”, een geregelde luchtdienst, uitgevoerd door luchtvaartuigen, bestemd voor het openbaar vervoer van passagiers, vracht of post ;

g) de uitdrukking „internationale luchtdienst”, een luchtdienst die het lucht-ruim boven het grondgebied van meer dan een staat doorkruist ;

h) de uitdrukking „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden” (technische landing), een landing die wordt uitgevoerd anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, vracht of post ;

i) de uitdrukking „aangeboden diensten”, de capaciteit van een op zulk een dienst gebruikt luchtvaartuig, vermenigvuldigd met de frequentie waarmee dit luchtvaartuig gedurende een bepaalde periode op een bepaalde route vliegt ;

j) de uitdrukking „luchtroute”, de vastgestelde route die wordt gevolgd door een luchtvaartuig dat in geregelde dienst is voor openbaar vervoer van passagiers, vracht of post ;

k) de uitdrukking „eindpunt” of „medeëindpunt”, het punt of, eventueel, de punten waar een geregelde dienst begint of eindigt.

Artikel 2

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de volgende voor het uitvoeren van luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen nodige rechten :

het recht om over te vliegen, het recht om landingen uit te voeren anders dan voor verkeersdoeleinden, het recht om commerciële landingen uit te voeren voor het opnemen en afzetten van passagiers, vracht en post in internationaal verkeer op de punten op haar grondgebied, die zijn vermeld op elk van de routes, omschreven in de betreffende paragraaf van de als bijlage bijgevoegde Routetabel. Het feit dat zulke rechten mogelijk niet onmiddellijk worden uitgeoefend sluit niet uit dat later luchtdiensten worden geopend door de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partij aan wie zodanige rechten zijn verleend op de in bedoelde Routetabel omschreven routes.

Artikel 3

Op een omschreven route mogen onmiddellijk dan wel op een later tijdstip, naar verkiezing van de Partij aan wie de rechten worden verleend, door de luchtvaart-

Contratantes a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, indicando que es la empresa o empresas que explotarán una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas adjunto al Convenio. Tal notificación deberá comunicarse por escrito a través de los conductos diplomáticos.

e) El término « territorio » significará la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, que se encuentren sometidas a la soberanía, jurisdicción, protección o mandato del Estado interesado.

f) El término « servicio aéreo » significará todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros, carga o correo.

g) El término « servicio aéreo internacional » significará un servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

h) El término « escala para fines no comerciales » (escala técnica), significará un aterrizaje para fines que no sean los de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

i) El término « servicio ofrecido » significará la capacidad de la aeronave usada en tal servicio, multiplicado por la frecuencia con que opere tal aeronave sobre un período y rutas determinados.

j) El término « ruta aérea » significará el itinerario fijo seguido por una aeronave que presta un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga o correo.

k) El término « terminal » o « coterminal » significará el punto o puntos, en su caso, de comienzo o final de los vuelos de itinerario fijo.

Artículo 2

Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra los derechos necesarios para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas, como sigue :
derechos de tránsito, de hacer escalas técnicas, y de entrar y salir en vuelos comerciales relacionados con el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo en los puntos de su territorio que se mencionan en cada una de las rutas especificadas en el párrafo apropiado del Cuadro de Rutas adjunto. El hecho de que tales derechos no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que las líneas aéreas de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido tales derechos inauguren posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en dicho Cuadro de Rutas.

Artículo 3

Los servicios aéreos de una ruta determinada podrán ser inaugurados ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte a la cual se conceden los

maatschappij of -maatschappijen van die Partij luchtdiensten worden ingesteld, nadat die Partij voor die route zulk een luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen heeft aangewezen en de andere Partij de passende exploitatievergunning heeft verleend. Deze andere Partij is, behoudens het bepaalde in artikel 4, verplicht deze vergunning zonder onnodig uitstel te verlenen met dien verstande, dat van de aangewezen luchtvaartmaatschappij of -luchtvaartmaatschappijen kan worden verlangd dat zij ten genoegen van de bevoegde luchtvaartautoriteiten van die Partij aantoon of aantonen te voldoen aan de door die autoriteiten gewoonlijk ten aanzien van de exploitatie van commerciële luchtvaartmaatschappijen toegepaste wetten en voorschriften, alvorens het haar of hun zal zijn vergund de in deze Overeenkomst bedoelde exploitatie aan te vangen.

Artikel 4

Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor, de in artikel 3 van deze Overeenkomst bedoelde exploitatievergunning niet aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij te verlenen, of deze in te trekken, indien niet te haren genoegen is aangetoond, dat het overwegend eigendomsrecht en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij onderdanen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, of indien die luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de in artikel 5 van deze Overeenkomst bedoelde wetten en voorschriften na te leven, of indien de luchtvaartmaatschappij, of de Regering die haar aanwijst, in gebreke blijft de voorwaarden na te komen, waaronder de rechten in overeenstemming met deze Overeenkomst worden verleend.

Artikel 5

A. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het binnenkomen van of vertrek uit haar grondgebied van in de internationale luchtvaart gebezigde luchtvaartuigen, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen gedurende hun verblijf binnen haar grondgebied, zijn van toepassing op de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen en dienen door deze luchtvaartuigen te worden nagekomen bij het binnenkomen of verlaten van, of gedurende het verblijf binnen, het grondgebied van eerstgenoemde Partij.

B. De wetten en voorschriften van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanningen of vracht van luchtvaartuigen, zoals voorschriften betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine dienen door of vanwege deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen te worden nagekomen bij het binnenkomen van of het vertrek uit en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij.

derechos, por una línea aérea o líneas aéreas, de dicha Parte, después de que esa Parte hubiere designado a dicha línea aérea o líneas aéreas, para dar servicio en esa ruta y la otra Parte hubiere concedido el permiso correspondiente para funcionar. La otra Parte estará obligada, con sujeción al artículo 4, a otorgar el permiso sin demoras innecesarias, con la condición de que podrá exigir a la línea aérea, o líneas aéreas designadas, que llenen los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de dicha Parte, conforme a las leyes y reglamentos ordinariamente aplicados por dichas autoridades, a la operación de las líneas aéreas comerciales, antes de que se les permita dedicarse a prestar el servicio previsto en este Convenio.

Artículo 4

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante el permiso para prestar el servicio aéreo estipulado en el Artículo 3 de este Convenio, en el caso de que no esté convencida de que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea están en manos de nacionales de la otra Parte Contratante, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 del presente Convenio, o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe dejaren de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos, de conformidad con este Convenio.

Artículo 5

A. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos al funcionamiento y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras estén dentro de él.

B. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de los pasajeros, la tripulación o la carga de las aeronaves, tales como reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por dichos pasajeros, tripulación o carga de las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, o en su nombre por agentes de los mismos, a la entrada o salida del territorio de la primera Parte Contratante, o mientras estén dentro de él.

Artikel 6

Bewijzen van luchtwaardigheid en bewijzen van bevoegdheid die zijn uitgereikt of geldig verklaard door een Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, zullen door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig worden erkend voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst vermelde routes en diensten, mits de eisen op grond waarvan deze bewijzen werden uitgereikt of geldig verklaard gelijk zijn aan of hoger zijn dan de minimum-normen die krachtens het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart kunnen worden gesteld. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor, de erkenning van bewijzen van bevoegdheid die door een andere staat aan haar eigen onderdanen zijn uitgereikt te weigeren voor vluchten boven haar eigen grondgebied.

Artikel 7

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

a) elk van de Overeenkomstsluitende Partijen billijke en redelijke kosten kan opleggen of doen opleggen voor het gebruik van openbare luchthavens en andere onder haar toezicht staande voorzieningen. Beide Overeenkomstsluitende Partijen zijn het er echter over eens, dat deze kosten niet hoger mogen zijn dan die welke door haar eigen luchtvaartuigen, in gebruik op soortgelijke internationale diensten, voor het gebruik van zodanige luchthavens en voorzieningen zouden worden betaald ;

b) ten aanzien van motorbrandstof, smeeroliën en reservedelen, ingevoerd in of aan boord van luchtvaartuigen genomen op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door de andere Overeenkomstsluitende Partij of haar onderdanen, en die uitsluitend bestemd zijn om te worden gebruikt door de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van de laatste Overeenkomstsluitende Partij, dezelfde behandeling zal worden toegepast wat betreft het opleggen van douanerechten, inspectiekosten en andere nationale rechten of kosten door eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, wier grondgebied wordt aangedaan, als die welke van toepassing is op nationale luchtvaartmaatschappijen en op de luchtvaartmaatschappijen van de meest begunstigde natie ;

c) de motorbrandstof, smeeroliën, reservedelen, normale uitrustingsstukken en proviand die aan boord blijven van luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij die gemachtigd zijn om de in de Routetabel omschreven routes en diensten te exploiteren, bij aankomst in of vertrek uit en gedurende verblijf binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld zullen zijn van douanerechten, inspectiekosten of soortgelijke rechten en kosten, zelfs indien zodanige voorraden door deze luchtvaartuigen worden gebruikt op vluchten binnen dat grondgebied.

Artículo 6

Los certificados de navegabilidad, títulos de aptitud, las licencias expedidas o convalidadas por una Parte Contratante que estuvieren todavía en vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación en las rutas y servicios estipulados en este Convenio, con la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias sean iguales o más elevados que las normas mínimas que pudieran establecer de conformidad con la Convención sobre Aviación Civil Internacional. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelos sobre su propio territorio los títulos de aptitud y licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.

Artículo 7

A fin de impedir prácticas discriminatorias y de garantizar la igualdad de trato, ambas Partes Contratantes acuerdan que :

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras instalaciones aeronáuticas que estén bajo su control. Ambas Partes convienen, sin embargo, en que tales tarifas no serán mayores que las que paguen las aeronaves nacionales que se dediquen a servicios internacionales similares por el uso de tales aeropuertos e instalaciones aeronáuticas.

b) A los combustibles, aceites lubricantes y repuestos introducidos en el territorio de una Parte Contratante por la otra Parte Contratante o sus nacionales, o puestos a bordo de una aeronave en dicho territorio, para uso exclusivo de las aeronaves de las líneas aéreas de esta última Parte Contratante, se les dará el mismo trato que se aplique a las líneas aéreas nacionales y a las líneas aéreas de la nación más favorecida, con respecto a la imposición de derechos aduanales, derechos de inspección u otros derechos nacionales o gravámenes de la primera Parte Contratante en cuyo territorio se verifiquen los vuelos.

c) El combustible, aceites lubricantes, repuestos, equipos normales y el abastecimiento que se lleve a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas de una Parte Contratante autorizada para explotar las rutas aéreas y servicios descritos en el Cuadro de Rutas de este Convenio estarán exentos de derechos aduanales, impuestos de inspección o derechos y gravámenes similares, al llegar o salir del territorio de la otra Parte Contratante o durante su permanencia en él, aunque tales abastecimientos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos sobre ese territorio.

Artikel 8

Er zal voor de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstluitende Partijen een eerlijke en gelijke gelegenheid zijn om iedere in deze Overeenkomst begrepen route tussen hun onderscheiden grondgebieden te exploiteren.

Artikel 9

Bij de exploitatie door de luchtvaartmaatschappijen van elk der Overeenkomstluitende Partijen van de in deze Overeenkomst omschreven lange-afstandsdiensten zal rekening worden gehouden met het belang van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstluitende Partij, opdat de diensten die laatstgenoemde luchtvaartmaatschappijen op het geheel of een gedeelte van dezelfde routes verschaffen niet onredelijk worden getroffen.

Artikel 10

Tussen beide Overeenkomstluitende Partijen wordt overeengekomen dat de diensten die volgens deze Overeenkomst en haar Routetabel door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden, als eerste doel zullen hebben het verschaffen van een vervoerscapaciteit die alleszins voldoet aan de behoeften aan vervoersgelegenheid tussen het land waartoe de maatschappij behoort, en de landen van bestemming.

De beide Overeenkomstluitende Partijen komen overeen te erkennen, dat het vijfde vrijheidsvervoer een aanvullend karakter heeft ten opzichte van de verkeersbehoeften tussen de eindpunten van de routes die de grondgebieden van de Overeenkomstluitende Partijen verbinden en ook toekomstig is voor wat betreft de behoeften aan derde en vierde vrijheidsvervoer tussen het grondgebied van een van de Overeenkomstluitende Partijen en dat van een tussenliggend land.

De vervoerscapaciteit dient te worden vastgesteld in overeenstemming met de behoeften van het gebied waarover de luchtvaartmaatschappij vliegt, waarbij naar behoren rekening moet worden gehouden met de plaatselijke en regionale diensten. Zij dient tevens te worden vastgesteld in overeenstemming met de verkeersbehoeften tussen de eindpunten.

Met betrekking tot het voorgaande erkennen de beide Overeenkomstluitende Partijen, dat de exploitatie van plaatselijke en regionale diensten een onvervreemdbaar recht vormt van de onderscheiden landen.

Bijgevolg komen zij overeen dat zij op geregelde tijden overleg zullen plegen omtrent de wijze waarop de hierboven aangegeven regels door de luchtvaartmaatschappijen moeten worden toegepast teneinde te verzekeren dat hun belangen in de plaatselijke en regionale diensten niet zullen worden geschaad. Zij komen tevens overeen dat zij, in geval door een tussenliggend land bezwaren worden gemaakt, onmiddellijk overleg zullen plegen teneinde de voorgaande regels in ieder bijzonder geval concreet en praktisch toe te passen.

Artículo 8

Las líneas aéreas de las Partes Contratantes gozarán de oportunidades iguales y equitativas para operar cualquier ruta entre sus respectivos territorios que se halle comprendida en este Convenio

Artículo 9

En la explotación de los servicios troncales, descritos en el Convenio, por las líneas aéreas de cualquiera de las Partes, se tomarán en consideración los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten en la totalidad o parte de las mismas rutas.

Artículo 10

Queda entendido entre ambas Partes Contratantes que los servicios ofrecidos por una empresa, o por las empresas aéreas designadas de conformidad con este Convenio, mantendrán como principal objetivo la provisión de capacidad adecuada a la demanda de tráfico entre el país al cual pertenece esa empresa y los países de destino.

Ambas Partes Contratantes convienen en reconocer que el tráfico de Quinta Libertad es complementario de los requerimientos del tráfico entre los puntos terminales de las rutas que tocan los territorios de las Partes Contratantes y a la vez accesorio en relación a los requerimientos del tráfico de Tercera y Cuarta Libertad entre el territorio de la otra Parte Contratante y un país intermedio.

La capacidad de tráfico se fijará en relación con los requerimientos de la zona por la cual pasa la línea aérea, tomando debidamente en cuenta los servicios regionales y locales. Asimismo se fijará en relación con los requerimientos de la operación entre los puntos terminales.

Con relación al punto anterior ambas Partes Contratantes reconocen que los desarrollos de servicios locales y regionales son derechos legítimos de sus respectivos países.

Acuerdan por lo tanto, consultarse periódicamente sobre la manera en que las antedichas normas en esta sección son cumplidas por las respectivas empresas aéreas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales no sufran perjuicios. Acuerdan asimismo, que en el caso de una objeción por parte de un país intermedio, iniciarán consultas inmediatamente con el fin de aplicar concreta y prácticamente estas normas a cualquier caso particular.

Artikel 11

1) Alle door een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij te heffen tarieven naar of van punten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zullen, in aanmerking nemende dat de dienst zal worden uitgevoerd met dezelfde luchtvaartuigen van die luchtvaartmaatschappij op een redelijk niveau worden vastgesteld, waarbij behoorlijk rekening zal worden gehouden met alle terzake dienende factoren, zoals exploitatiekosten, redelijke winst en de tarieven die worden geheven door andere ondernemingen, alsook de hoedanigheden van elke dienst. Zodanige tarieven zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen, die zullen handelen overeenkomstig hun verplichtingen krachtens deze Overeenkomst, binnen de grenzen van hun wettelijke bevoegdheden.

2) Elk voorgesteld tarief te heffen door een luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor het vervoer naar of van het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zal, in aanmerking nemende dat de dienst zal worden uitgevoerd met dezelfde luchtvaartuigen van die luchtvaartmaatschappij, indien dit verlangd wordt, door die luchtvaartmaatschappij ten minste vijfenveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering worden ingediend bij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij tenzij de Overeenkomstsluitende Partij, bij wie de indiening dient plaats te hebben, toestaat dat de indiening op kortere termijn plaatsheeft. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen er naar streven te verzekeren, dat de tarieven die worden geheven en geïnd, dezelfde zijn als die welke bij een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn ingediend en dat geen onderneming op een of andere manier, direct of indirect, op een gedeelte van die tarieven kortingen verleent, daaronder begrepen dat buitensporige provisie wordt betaald aan agenten of niet met de werkelijkheid overeenstemmende omrekeningskoersen worden gebruikt.

3) Beide Overeenkomstsluitende Partijen erkennen, dat gedurende een periode, waarvoor een der Overeenkomstsluitende Partijen de procedures van de verkeersconferentie van de Internationale Luchtvervoersvereniging of van andere verenigingen van internationale luchtvervoersondernemingen heeft goedgekeurd, iedere tarievenovereenkomst die tot stand is gekomen door middel van deze procedures en waarbij luchtvaartmaatschappijen van die Overeenkomstsluitende Partijen zijn betrokken, onderworpen zal zijn aan de goedkeuring van die Overeenkomstsluitende Partij.

4) Indien een Overeenkomstsluitende Partij na ontvangst van de in lid 2 hierboven bedoelde mededeling niet instemt met het voorgestelde tarief, doet zij de andere Overeenkomstsluitende Partij daarvan tenminste dertig (30) dagen voordat dat tarief anders van toepassing was geworden mededeling, en dienen de Overeenkomstsluitende Partijen te trachten overeenstemming te bereiken omtrent het passende tarief.

Artículo 11

1. Todas las tarifas que cobre una línea aérea de una de las Partes Contratantes a puntos en el territorio de la otra Parte Contratante o desde puntos en el territorio de la misma, teniendo en cuenta que el servicio será hecho en el mismo avión de dicha línea aérea, se fijarán en niveles razonables, con la debida consideración a todos los factores pertinentes, tales como : costos de funcionamiento, utilidades razonables y tarifas que cobran otras líneas aéreas, así como a las características de cada servicio. Tales tarifas estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, las cuales actuarán de acuerdo con sus obligaciones de conformidad con este Convenio y dentro de las limitaciones de sus facultades legales.

2. Cualquier tarifa que se proponga cobrar una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes por transporte a puntos en el territorio de la otra Parte Contratante o desde puntos en el territorio de la misma, teniendo en cuenta que el servicio será hecho en el mismo avión de dicha línea aérea, deberá ser presentada por dicha línea aérea, si así se le requiriese, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante cuando menos con cuarenta y cinco (45) días de anticipación a la fecha propuesta para su iniciación, a menos que la Parte Contratante a la que se le someta permita presentarla en un plazo menor. Las autoridades de aeronáutica de cada una de las Partes Contratantes harán todo lo posible para cerciorarse que las tarifas que se carguen y cobren se ajusten a las tarifas presentadas a cualquiera de las Partes Contratantes y que ninguna línea aérea reembolse porción alguna de esas tarifas, de ninguna manera, directa o indirectamente; inclusive el pago de comisiones excesivas a agentes o el uso de tipos de cambio imaginarios para la conversión de monedas.

3. Las dos Partes Contratantes reconocen que, durante cualquier período por el cual cualquiera de las Partes Contratantes haya aprobado los procedimientos de la Conferencia de Tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo u otras asociaciones de líneas aéreas internacionales, todo arreglo de tarifas celebrado por medio de estos procedimientos y que comprenda líneas aéreas de una Parte Contratante, estará sujeto a la aprobación de esa Parte Contratante.

4. Si una Parte Contratante, al recibir la notificación a que se refiere el párrafo 2 anterior, no estuviere de acuerdo con la tarifa que se propone, informará de ello a la otra Parte Contratante cuando menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha en que dicha tarifa entraría de otra manera en vigor, y las Partes Contratantes tratarán de llegar a un arreglo respecto a la tarifa conveniente.

5) Indien een Overeenkomstsluitende Partij bij nadere beoordeling van een bestaand tarief dat geheven wordt voor vervoer naar en van haar grondgebied door een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, waarbij zij in aanmerking neemt dat de dienst wordt uitgevoerd met dezelfde luchtvaartuigen van die luchtvaartmaatschappij, niet instemt met dat tarief, doet zij daarvan mededeling aan de andere Overeenkomstsluitende Partij en dienen de Overeenkomstsluitende Partijen te trachten binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van de mededeling af overeenstemming te bereiken omtrent het passende tarief.

6) Indien overeenkomstig de bepalingen van lid 4 of 5 overeenstemming is bereikt, zal elke Overeenkomstsluitende Partij alles in het werk stellen om dat tarief van kracht te doen worden.

7a) Indien in de in lid 4 vermelde omstandigheden geen overeenstemming kan worden bereikt vóór de datum waarop zulk een tarief anders van kracht zou worden, of

b) indien in de in lid 5 vermelde omstandigheden geen overeenstemming kan worden bereikt vóór het verstrijken van de termijn van zestig (60) dagen van de datum van mededeling af :

kan de Overeenkomstsluitende Partij die bezwaar heeft tegen het tarief de maatregelen nemen die zij noodzakelijk acht om de instelling of voortzetting van de betrokken dienst tegen het betwiste tarief te verhinderen, met dien verstande echter dat de Overeenkomstsluitende Partij die bezwaar maakt niet zal eisen dat een hoger tarief wordt geheven dan het laagste tarief dat door haar eigen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen geheven wordt op vergelijkbare diensten tussen hetzelfde tweetal punten.

De procedure voorzien in lid 4 en 5 en in dit lid is slechts van toepassing indien er volledig gebrek aan overeenstemming bestaat tussen de door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen of tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij en de betrokken luchtvaartautoriteiten. Normale gevallen waarin goedkeuring van de tarieven niet wordt verleend ten gevolge van het feit dat de luchtvaartmaatschappij die de goedkeuring heeft aangevraagd niet voldoet aan bepaalde vereisten of tengevolge van bepaalde wijzigingen in de van kracht zijnde nationale voorschriften kunnen steeds rechtstreeks tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappij en de betrokken luchtvaartautoriteiten worden opgelost.

8) Indien in een der in lid 4 en 5 van dit artikel bedoelde gevallen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen niet binnen een termijn van zes maanden tot overeenstemming kunnen komen omtrent het passende tarief nadat door een klacht van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende het voorgestelde tarief of een bestaand tarief van de luchtvaartmaatschappij of -maatschap-

5. Si una Parte Contratante, al examinar una tarifa en vigor que se cobre por transporte a su territorio, o procedente de él, por una línea aérea de la otra Parte Contratante, teniendo en cuenta que el servicio será hecho en el mismo avión de dicha línea aérea, no estuviere de acuerdo con dicha tarifa lo notificará a la otra Parte Contratante y las Partes Contratantes tratarán de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada, a la brevedad posible, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación.

6. En caso de llegar a un acuerdo, de conformidad con las disposiciones del párrafo 4 ó 5, cada Parte Contratante hará todo lo posible para poner dicha tarifa en vigor.

7. a) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 4, no fuere posible llegar a un acuerdo antes de la fecha en que de otro modo la tarifa debiera entrar en vigor, o

b) Si conforme a las circunstancias expuestas en el párrafo 5 no fuere posible llegar a un acuerdo antes de la fecha de expiración de los sesenta (60) días contados des de la fecha de la notificación :

la Parte Contratante que haya suscitado la objeción a la tarifa podrá adoptar las medidas que considere necesarias para evitar la iniciación o continuación del servicio en cuestión con la tarifa que se objeta, siempre que la Parte Contratante que suscita la objeción no requiera que se cobre una tarifa más alta que la tarifa mínima que cargan su propia línea aérea o líneas aéreas por servicios semejantes entre los mismos dos puntos.

Se entiende que el procedimiento de los párrafos 4, 5 y el presente es aplicable únicamente en los casos de conflicto extremo entre las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes o entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes. Los casos normales de no aprobación de tarifas por falta de cumplimiento de determinados requisitos por parte de la línea aérea que solicita la aprobación o por determinadas modificaciones a reglas de aplicación interna, siempre podrán ser resueltos directamente entre la línea aérea designada y las autoridades aeronáuticas correspondientes.

8. Cuando en cualquier caso, de conformidad con los párrafos 4 y 5 de este artículo, las autoridades de aeronáutica de las dos Partes Contratantes no puedan ponerse de acuerdo dentro de un plazo de seis meses, respecto a la tarifa conveniente y después de la consulta iniciada por la queja de una Parte Contratante en relación con la tarifa propuesta o una tarifa existente de la línea aérea o líneas aéreas de la otra

pijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een aanvang is gemaakt met het overleg, zijn op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen de bepalingen van artikel 13 van deze Overeenkomst van toepassing.

9) Tenzij tussen Partijen anders is overeengekomen, neemt elke Overeenkomstsluitende Partij op zich alles in het werk te stellen om te verzekeren, dat elk tarief uitgedrukt in de waarde van de nationale valuta van een der Partijen zal worden vastgesteld op een bedrag berekend op basis van de werkelijke wisselkoers (daaronder begrepen alle omwisselings- of andere kosten) waartegen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen de inkomsten uit hun vervoer kunnen omzetten en overmaken in de nationale valuta van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 12

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht de Overeenkomst of Routetabel te wijzigen, kan die Overeenkomstsluitende Partij verzoeken, dat de bevoegde autoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen overleg plegen, welk overleg moet beginnen binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek af. Wanneer deze autoriteiten onderling tot overeenstemming komen omtrent nieuwe of herziene bepalingen met betrekking tot de Overeenkomst of de Routetabel, zullen die bepalingen in werking treden nadat zij zijn bevestigd door middel van langs diplomatieke weg gewisselde nota's waarin, in het geval van een wijziging van deze Overeenkomst, wordt verklaard dat de door elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen grondwettelijk vereiste goedkeuring is verkregen.

Artikel 13

Tenzij in deze Overeenkomst of haar Routetabel anders is bepaald, worden geschillen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen betreffende de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst of haar Routetabel die niet door overleg kunnen worden opgelost, voorgelegd aan een scheidsgerecht, bestaande uit drie scheidsrechters, waarvan er een zal worden benoemd door elke Overeenkomstsluitende Partij, terwijl de twee aldus gekozen scheidsrechters bij overeenstemming de derde zullen benoemen, onder voorwaarde dat deze derde scheidsrechter geen onderdaan is van een der Overeenkomstsluitende Partijen. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen moet een scheidsrechter aanwijzen binnen 60 dagen na de datum waarop de ene Partij aan de andere Partij een diplomatieke nota overhandigt, waarin een scheidsrechterlijke uitspraak in een geschil gevraagd wordt ; omtrent de derde scheidsrechter moet binnen 30 dagen na zulk een periode van 60 dagen overeenstemming worden bereikt.

Indien omtrent de derde scheidsrechter binnen de gestelde termijn geen overeenstemming wordt bereikt, wordt de vacature die daardoor ontstaat, vervuld door de benoeming van een persoon, aangewezen door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, uit een lijst van scheidsrechters, die

Parte Contratante, se aplicarán las disposiciones del Artículo 13 de este Convenio, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes.

9. A menos que se convenga de otro modo entre las Partes, cada Parte Contratante se compromete a adoptar todas las medidas para que cualquiera tarifa especificada en términos de la moneda nacional de una de las Partes se fije en una cantidad que represente un tipo de cambio efectivo (inclusive todos los derechos de cambios u otros cargos) al cual las líneas aéreas de ambas Partes puedan convertir y remitir los ingresos de sus operaciones de transporte en la moneda nacional de la otra Parte Contratante.

Artículo 12

En el caso de que cualquiera de las Partes Contratantes considere conveniente modificar este Convenio o su Cuadro de Rutas, esa Parte Contratante podrá solicitar una consulta entre las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes debiendo iniciarse la consulta dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Cuando dichas autoridades aprueben de común acuerdo nuevas o revisadas estipulaciones que afecten a este Convenio o su Cuadro de Rutas, tales estipulaciones entrarán en vigor después de que hayan sido confirmadas por un canje de notas, a través de los canales diplomáticos que indique, en caso de modificación del presente Convenio que ha sido obtenida la aprobación constitucional requerida por cada una de las Partes Contratantes.

Artículo 13

Excepto an aquellos casos en que este Convenio o su Cuadro de Rutas dispongan otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio o su Cuadro de Rutas, que no pueda ser solucionada por medio de consultas, será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes haga entrega a la otra Parte de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta (30) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes aludido. Si dentro del mismo término no se llegase a un acuerdo con respecto al tercer árbitro, el puesto será ocupado por una persona que al efecto designe el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, quien lo escogerá de la lista de árbitros que lleve la OACI de conformidad con sus

wordt aangehouden volgens de gebruiken van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. De Overeenkomstsluitende Partijen nemen op zich, zich te houden aan iedere beslissing die volgens dit artikel wordt gegeven : iedere Overeenkomstsluitende Partij draagt de helft van de kosten van het scheidsgerecht.

Artikel 14

Deze Overeenkomst en alle daarmee in verband staande contracten moeten worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 15

Indien beide Overeenkomstsluitende Partijen een algemeen multilateraal luchtvervoersverdrag aanvaarden, wordt deze Overeenkomst met de bepalingen van het multilateraal verdrag in overeenstemming gebracht.

Artikel 16

Elk der Partijen kan te allen tijde aan de andere Overeenkomstsluitende Partij mededeling doen van haar wens deze Overeenkomst te beëindigen. Een zodanige mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In geval van opzegging door een der Partijen treedt deze Overeenkomst 6 maanden na het tijdstip van ontvangst van de mededeling van opzegging buiten werking, tenzij de mededeling in onderling overleg tussen de Overeenkomstsluitende Partijen wordt ingetrokken voordat die termijn is verstreken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen 14 dagen na de ontvangst daarvan door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 17

Deze Overeenkomst wordt van de datum van haar ondertekening af voorlopig toegepast ; zij treedt definitief in werking op die datum die wordt vastgelegd in een diplomatieke notawisseling, waarin wordt verklaard dat de grondwettelijk vereiste goedkeuring door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen is verkregen.

Artikel 18

De op 13 oktober 1952 gesloten Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden houdt voorlopig op van toepassing te zijn op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst ; zij treedt buiten werking op de datum waarop deze Overeenkomst in werking treedt.

reglamentos sobre esta materia. Las Partes Contratantes se comprometen a someterse a cualquiera resolución que sea dictada de conformidad con este Artículo. Los gastos del tribunal de arbitraje serán costeados a prorrata por ambas Partes.

Artículo 14

Este Convenio y todos los contratos relacionados con el mismo se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 15

En caso de que ambas Partes Contratantes suscribieran un Convenio Multilateral General sobre Transporte Aéreo, el presente Convenio será modificado de tal modo que se ajuste a las disposiciones del Convenio Multilateral.

Artículo 16

Cualquiera de las Partes podrá en cualquier tiempo notificar a la otra Parte Contratante su deseo de poner fin a este Convenio. Esta Notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En caso de denuncia por alguna de las Partes este Convenio quedará sin efecto seis meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la notificación respectiva, a menos que antes del término de este plazo las Partes Contratantes hayan retirado dicha notificación de común acuerdo. Cuando la otra Parte Contratante no acuse recibo, la notificación se considerará como recibida catorce días después de su entrega a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 17

El presente Convenio surtirá efectos, provisionalmente, a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor, definitivamente, en la fecha fijada en un canje de notas diplomáticas que indiquen que ha sido obtenida la aprobación constitucional requerida por cada una de las Partes Contratantes.

Artículo 18

El Acuerdo sobre transportes aéreos concluido entre el Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos el 13 de octubre de 1952, cesará de surtir sus efectos provisionalmente en la fecha de la firma del presente Convenio y expirará en la fecha en que el presente Convenio entre en vigor.

Artikel 19

Deze Overeenkomst blijft gedurende een periode van drie (3) jaar, te rekenen van de datum van haar ondertekening af, van kracht, tenzij zij tengevolge van een initiatief uit hoofde van artikel 16 van deze Overeenkomst eerder wordt beëindigd. Vóór het aflopen van de Overeenkomst kunnen de Overeenkomstsluitende Partijen overgaan tot besprekingen, teneinde tot overeenstemming te geraken omtrent een systeem dat het luchtvervoer tussen de beide landen regelt na het aflopen van deze Overeenkomst.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Mexico D.F. de vierentwintigste augustus negentienhonderd een en zestig, in twee exemplaren, in de Spaanse, Nederlandse en Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

(w.g.) R. FLAES

(w.g.) Manuel TELLO

ROUTETABEL

DEEL I

1) Een door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gerechtigd zijn om in beide richtingen en via tussenliggende punten luchtdiensten te exploiteren op de omschreven luchtroute, en om in het kader van geregelde diensten landingen uit te voeren op het grondgebied van de Verenigde Mexicaanse Staten op de in deze paragraaf vermelde punten :

Amsterdam — Montreal — Houston — Mexico, D.F.

2) De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij kan drie wekelijkse frequenties uitvoeren op de in de voorgaande paragraaf vermelde route, terwijl later iedere wijziging in de capaciteit onderworpen zal zijn aan het bepaalde in artikel 10.

3) De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij zal geen commerciële rechten genieten tussen Houston en Mexico, D.F. en in omgekeerde richting.

DEEL II

1) Een door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gerechtigd zijn om in beide richtingen en via tussenliggende punten luchtdiensten te exploiteren op de omschreven route, en om in het kader van geregelde diensten landingen uit te voeren op het grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden op de in deze paragraaf vermelde punten :

Artículo 19

El presente Convenio tendrá una duración de tres (3) años a partir de la fecha de su firma, a menos que se termine antes, de acuerdo con lo estipulado por el Artículo 16 de este Convenio. Antes de su terminación las Partes Contratantes podrán celebrar pláticas con objeto de llegar a un acuerdo sobre el régimen que pudiera normar el transporte aéreo entre los dos países después de la fecha de terminación del presente Convenio.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

HECHO en México, D.F., el día veinticuatro de agosto de mil novecientos sesenta y uno, en duplicado, en los idiomas holandés, español e inglés, todos los cuales son igualmente auténticos.

(Firmado) R. FLAES

(Firmado) Manuel TELLO

CUADRO DE RUTAS

SECCION I

1. Una línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos tendrá derecho a operar servicios de transporte aéreo en ambas direcciones en la ruta aérea especificada, vía puntos intermedios, y a efectuar aterrizajes regulares en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, en los puntos que a continuación se enumeran :

Amsterdam—Montreal—Houston—México, D.F.

2. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos podrá operar tres frecuencias semanales en la ruta mencionada en el párrafo precedente y, después, cualquier variación sobre capacidad se sujetará a las disposiciones del artículo 10.

3. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos no tendrá derechos comerciales entre Houston y México, D.F. y regreso.

SECCION II

1. Una línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, tendrá derecho a operar servicios de transporte aéreo en ambas direcciones en la ruta aérea especificada, vía puntos intermedios, y a efectuar aterrizajes regulares en el territorio del Reino de los Países Bajos, en los puntos que a continuación se enumeran :

Mexico, D.F., via tussenliggende punten naar Aruba en/of Curacao en verder.

2) De door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal wekelijks ten minste twee frequenties uitvoeren op de in de voorgaande paragraaf vermelde route.

3) De door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op de in deel II, paragraaf 1, vermelde route diensten uitvoeren totdat de door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij een aanvang maakt met het uitvoeren van diensten op die route.

4) De Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten zal de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden twee maanden van tevoren mededeling doen van de datum waarop de door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij een aanvang zal maken met het uitvoeren van diensten op de in deel II, paragraaf 1, vermelde route.

5) De door de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal gedurende een periode van niet minder dan drie jaar de in deel II, paragraaf 1, vermelde route exploiteren.

6) De door de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij zal met haar diensten op de in deel II, paragraaf 1, vermelde route een aanvang maken door aanvankelijk de tussenliggende punten aan te doen die op het ogenblik worden aangedaan, n.l. Guatemala, San José en Panama.

7) In geval de door de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten aangewezen luchtvaartmaatschappij haar diensten naar de Nederlandse Antillen gedurende een onafgebroken periode van vier maanden staakt, kan de door de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden aangewezen luchtvaartmaatschappij een aanvang maken met haar exploitatie naar Mexico, D.F. via tussenliggende punten met twee frequenties per week, terwijl later iedere wijziging in de capaciteit onderworpen zal zijn aan het bepaalde in artikel 10.

8) De Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten zal de aangewezen Mexicaanse luchtvaartmaatschappijen aanbevelen om overleg te plegen met de Nederlandse luchtvaartmaatschappij, teneinde hun dienstregelingen op elkaar af te stemmen met betrekking tot de aansluitingen in de Nederlandse Antillen en eveneens om een „interline“-overeenkomst te sluiten teneinde luchtdiensten tussen bedoelde Nederlandse Antillen en Midden-Amerika te doen aansluiten.

9) In geval een luchtvaartmaatschappij van de Nederlandse Antillen de route Nederlandse Antillen-Mexico wenst te exploiteren is de Regering van de Verenigde Mexicaanse Staten zeer wel bereid hieromtrent overleg te plegen met de autoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden en de mogelijkheid van de exploitatie van deze route door deze luchtvaartmaatschappij in welwillende overweging te nemen.

10) In geval de Mexicaanse luchtvaartmaatschappij die de in deel II, paragraaf 1, vermelde route exploiteert commerciële rechten wenst uit te oefenen tussen Curaçao en Aruba, en in omgekeerde richting, is de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden zeer wel bereid hieromtrent overleg te plegen met de autoriteiten van de Verenigde Mexicaanse Staten en de mogelijkheid dat deze rechten door deze luchtvaartmaatschappij worden uitgeoefend in welwillende overweging te nemen.

México, D.F., vía puntos intermedios a Aruba y a Curazao o a cualquiera de ellas y más allá.

2. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, operará, por lo menos, dos frecuencias semanales en la ruta mencionada en el párrafo precedente.

3. La línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos podrá seguir operando la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1, hasta el momento en que la línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos comience sus operaciones en esta ruta.

4. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos notificará al Gobierno del Reino de los Países Bajos, con dos meses de anticipación, la fecha en que la línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos empiece sus operaciones en la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1.

5. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos operará la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1 por un plazo no menor de 3 años.

6. La línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos empezará sus operaciones en la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1 tocando inicialmente los puntos intermedios que en la actualidad está sirviendo, esto es, Guatemala, San José y Panamá.

7. En el caso de que la línea aérea designada por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, suspenda sus operaciones a las Antillas Holandesas por un período ininterrumpido de cuatro meses, la línea aérea designada por el Gobierno del Reino de los Países Bajos podrá comenzar sus operaciones a México, D.F. vía puntos intermedios, con dos frecuencias semanales y, después, cualquier variación sobre capacidad se sujetará a las disposiciones del artículo 10.

8. El Gobierno mexicano recomendará a la línea aérea mexicana designada, la celebración de pláticas con la línea aérea holandesa con objeto de coordinar horarios en las Antillas Holandesas e incluso, la celebración de un convenio interlineal a fin de enlazar los servicios aéreos entre dichas Antillas Holandesas y Centroamérica.

9. En caso de que una línea de las Antillas Holandesas desee operar la ruta Antillas Holandesas—México, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos está en la mejor disposición de celebrar pláticas con las autoridades del Gobierno del Reino de los Países Bajos a este respecto y considerar, en forma benevolente, la posibilidad de la operación de esta ruta por esta línea aérea.

10. En caso de que la línea aérea mexicana que opere la ruta mencionada en la sección II, párrafo 1, desee ejercer derechos comerciales entre Curazao y Aruba y regreso, el Gobierno del Reino de los Países Bajos está en la mejor disposición de celebrar pláticas con las autoridades de los Estados Unidos Mexicanos a este respecto y considerar, en forma benevolente, la posibilidad de que estos derechos se ejerzan por dicha línea aérea.

No. 6732. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES. SIGNED AT MEXICO, ON 24 AUGUST 1961

The Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Mexican States,

Considering that the possibilities of commercial aviation as a means of transport and of promoting friendly understanding and goodwill among peoples are increasing from day to day ;

Desiring to strengthen even more the cultural and economic bonds which link their peoples and the understanding and goodwill which exist between them ;

Considering that it is desirable to organize, on equitable bases of equality and reciprocity, regular air services between the two countries, in order to obtain greater cooperation in the field of international air transportation ;

Desiring to conclude an Agreement which will facilitate the attainment of the aforementioned objectives ;

Have accordingly appointed duly authorized plenipotentiaries for this purpose, who have agreed as follows :

Article 1

For the purpose of the present Agreement :

a) The word "Agreement" shall mean the Agreement and the Route Schedule annexed thereto.

b) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Kingdom of the Netherlands, any person or agency designated as such by the Government of the Kingdom of the Netherlands ; and, in the case of the United Mexican States, the Ministry of Communications and Transport or any person or entity authorized to perform the functions exercised at present by the Ministry of Communications and Transport.

c) The term "airline" shall mean any airtransport enterprise offering or operating an international air service.

¹ Applied provisionally from 24 August 1961, the date of signature, in accordance with article 17.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N^o 6732. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À MEXICO, LE 24 AOÛT 1961

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement des États-Unis du Mexique,

Considérant que les possibilités de l'aviation commerciale, comme mode de transport et comme moyen de favoriser l'entente et la bonne volonté entre les peuples, s'accroissent de jour en jour ;

Désireux de renforcer les liens économiques et culturels qui unissent leurs peuples ainsi que la bonne entente et l'amitié qui règnent entre eux ;

Considérant qu'il est souhaitable d'organiser, dans des conditions équitables d'égalité et de réciprocité, des services aériens réguliers entre les deux pays, afin d'instituer une coopération meilleure dans le domaine du transport aérien international ;

Désireux de conclure un accord destiné à faciliter la réalisation de ces fins ;

Ont désigné à cet effet des plénipotentiaires, qui sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord :

a) Le terme « Accord » s'entend de l'Accord et du tableau des routes y annexé.

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, de toute personne ou de tout organisme désignés comme tels par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas ; et, en ce qui concerne les États-Unis du Mexique, du Ministère des transports et des communications ou de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère.

c) L'expression « entreprise de transports aériens » désigne toute entreprise de transports aériens offrant ou exploitant un service aérien international.

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 24 août 1961, date de la signature, conformément à l'article 17.

d) The term "designated airline" shall mean the airline or airlines that the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party to be the airline or airlines that will operate a route or routes specified in the Route Schedule annexed to the Agreement. Such notification must have been communicated in writing, through diplomatic channels.

e) The term "territory" shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, or mandate of the State concerned.

f) The term "air service" shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail.

g) The term "international air service" shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

h) The term "stop for non-traffic purposes" (technical stop) shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

i) The term "services offered" shall mean the capacity of an aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route.

j) The term "air route" shall mean the scheduled route followed by an aircraft that is in regular service for public transport of passengers, cargo or mail.

k) The term "terminal" or "coterminal" shall mean the point or points, as the case may be, in which a scheduled flight starts or ends.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party rights necessary for the conduct of air services by the designated airlines, as follows: the rights of transit, of stops for non-traffic purposes, and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo, and mail at the points in its territory named on each of the routes specified in the appropriate paragraph of the annexed Route Schedule. The fact that such rights may not be exercised immediately shall not preclude the subsequent inauguration of air services by the airlines of the Contracting Party to whom such rights are granted over the routes specified in the said Route Schedule.

Article 3

The air services on a specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Party to whom the rights are granted by an airline or airlines of such party at any time after that Party has designated such airline or airlines for that route and the other Party has given the appropriate operating permission.

d) L'expression « entreprise désignée » s'entend de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront désignées à celles de l'autre Partie comme étant chargées d'exploiter la ou les routes indiquées dans le tableau des routes annexé au présent Accord. Cette désignation sera faite par écrit, par les voies diplomatiques.

e) Le terme « territoire » s'entend des régions terrestres et des eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, le protectorat ou la tutelle de l'État en question.

f) L'expression « service aérien » s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs affectés au transport public de passagers, de marchandises ou de courrier.

g) L'expression « service aérien international » s'entend de tout service aérien qui traverse l'espace aérien de deux ou plusieurs États.

h) L'expression « escale non commerciale » (escale technique) s'entend de toute escale ayant un objet autre que celui d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

i) L'expression « services offerts » s'entend de la capacité des aéronefs affectés à un service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période ou sur une route données.

j) L'expression « route aérienne » s'entend de l'itinéraire régulièrement suivi par un aéronef affecté au transport public de passagers, de marchandises ou de courrier.

k) L'expression « tête de ligne » ou « co-tête de ligne » s'entend du point ou des points, selon le cas, où un vol régulier commence ou se termine.

Article 2

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits nécessaires à l'exploitation de services aériens par les entreprises désignées, à savoir : droit de transit, droit d'escale non commerciale, droit d'embarquer et de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux points de son territoire situés sur chacune des routes indiquées dans le paragraphe correspondant du tableau des routes annexé au présent Accord. Le fait que ces droits ne seraient pas exercés immédiatement ne fera pas obstacle à l'inauguration ultérieure des services aériens, sur les routes indiquées dans ledit tableau des routes, par les entreprises de la Partie contractante à laquelle ces droits sont accordés.

Article 3

Les services aériens sur une route indiquée pourront être inaugurés immédiatement ou ultérieurement, au choix de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés, par une ou plusieurs entreprises de ladite Partie contractante, dès lors que celle-ci l'aura ou les aura désignées pour ladite route et que l'autre Partie contractante

Such other Party shall, subject to Article 4, be bound to give this permission without undue delay provided that the designated airline or airlines may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of that Party, under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operation of commercial airlines, before being permitted to engage in the operations contemplated in this Agreement.

Article 4

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating permission provided for in article 3 of this Agreement from an airline designated by the other Contracting Party in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party or in case of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in article 5 of this Agreement, or in case of failure of the airline or the Government designating it to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with the Agreement.

Article 5

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

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

Article 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil

aura donné la permission d'exploitation voulue. Sous réserve des dispositions de l'article 4, cette dernière Partie sera tenue de donner la permission sans délai excessif, étant entendu que l'entreprise ou les entreprises désignées pourront être tenues d'établir devant les autorités aéronautiques compétentes de ladite Partie, avant de pouvoir commencer l'exploitation envisagée dans le présent Accord, qu'elles satisfont aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation d'entreprises commerciales de transports aériens.

Article 4

Chaque Partie contractante se réserve de refuser ou de retirer à une entreprise désignée par l'autre Partie la permission d'exploitation visée à l'article 3 du présent Accord, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'autre Partie contractante ou lorsque ladite entreprise ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article 5 du présent Accord, ou encore lorsque cette entreprise ou le Gouvernement qui l'aura désignée ne se conformeront pas aux conditions auxquelles les droits sont accordés en vertu du présent Accord.

Article 5

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

B. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs, tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, seront applicables aux passagers, équipages ou marchandises à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

Article 6

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des routes et des services définis dans le présent Accord, sous réserve que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces brevets ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimums qui pourraient être établies en vertu de la Convention relative à l'aviation civile

Aviation.¹ Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another state.

Article 7

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

a) Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed fair and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. 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 aircraft in the territory of one Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of the airlines of the latter Contracting Party shall, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees and other national duties or charges by the former Contracting Party whose territory is entered, be accorded the same treatment as that applying to national airlines and to airlines of the most favoured nation.

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

Article 8

There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the Contracting Parties to operate on any route between their respective territories covered by this Agreement.

Article 9

In the operation by the airlines of either Contracting Party of the trunk services described in the present Agreement, the interest of the 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 parts of the same routes.

¹ See footnote 2, p. 22 of this volume.

internationale¹. 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 7

Afin d'empêcher les pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, les deux Parties contractantes sont convenues d'observer les principes suivants :

a) Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou laisser imposer des taxes équitables et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et des autres installations et services placés sous son contrôle. Chacune des Parties contractantes reconnaît, toutefois, que ces taxes ne devront pas être plus élevées que les droits qui seraient acquittés pour l'utilisation desdits aéroports, installations et services par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux similaires.

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 d'aéronefs, sur ledit territoire, par l'autre Partie contractante ou ses ressortissants, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs des entreprises de cette autre Partie contractante, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais d'inspection et autres droits ou taxes nationaux imposés par la Partie contractante sur le territoire de laquelle s'effectue l'entrée, du même traitement que celui qui est accordé aux entreprises nationales et aux entreprises de la nation la plus favorisée.

c) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs des entreprises de l'une des Parties contractantes autorisées à exploiter les routes et les services définis dans le tableau des routes, seront, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire, exempts de droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 8

Les entreprises des Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services sur toute route entre leurs territoires respectifs indiquée dans le présent Accord.

Article 9

Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services long-courriers indiqués dans le présent Accord, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie, afin de ne pas affecter indûment les services assurés par ces dernières sur tout ou parties des mêmes routes.

¹ Voir note 2, p. 23 de ce volume.

Article 10

It is agreed between the two Contracting Parties that the services provided by the airline(s) designated under this Agreement and its Route Schedule shall retain as principal objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which the airline is a carrier and the countries of destination.

The two Contracting Parties agree to recognize that fifth freedom traffic is complementary to the traffic needs between the terminal points of the routes connecting the territories of the Contracting Parties and is also accessory as regards the needs of third and fourth freedom traffic between the territory of one of the Contracting Parties and that of an intermediary country.

The traffic capacity shall be fixed in accordance with the requirements of the region traversed by the airline, duly taking into consideration the regional and local services. It shall also be fixed in accordance with the traffic needs between the terminal points.

With reference to the foregoing, the two Contracting Parties recognize that the operation of local and regional services constitutes a legitimate right of the respective countries.

Consequently they agree to consult each other periodically on the way in which the rules indicated above are to be applied by the airlines concerned in order to assure that their interests in the local and regional services will not be prejudiced. They also agree that in case objections are raised by an intermediary country, they will enter into immediate consultation in order to apply the preceding rules concretely and practically in any particular case.

Article 11

1. All rates to be charged by an airline of one Contracting Party to or from points in the territory of the other Contracting Party taking into consideration that the service will be performed with the same aircraft of that airline, shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as costs of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other carriers, as well as the characteristics of each service. Such rates shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall act in accordance with their obligations under this Agreement, within the limits of their legal powers.

2. Any rate proposed to be charged by an airline of either Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party, taking into consideration that the service will be performed with the same aircraft of that airline shall, if so required, be filed by such airline with the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty five (45) days before the proposed date of introduction unless the Contracting Party with whom the filing is to be made permits filing on

Article 10

Il est entendu entre les deux Parties contractantes que les services assurés par l'entreprise ou les entreprises désignées en vertu du présent Accord et de son tableau des routes auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise et les pays de destination du trafic.

Les deux Parties contractantes s'accordent à reconnaître que le trafic de cinquième liberté a un caractère complémentaire par rapport aux besoins du trafic entre les têtes de ligne des routes reliant les territoires des Parties contractantes, et qu'il est aussi subordonné à ceux du trafic de troisième et de quatrième libertés entre le territoire de l'une des Parties contractantes et celui d'un pays intermédiaire.

La capacité de trafic devra être fixée en fonction des besoins de la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des services régionaux et locaux. Elle devra également être fixée en fonction des besoins du trafic entre les têtes de ligne.

Eu égard aux dispositions qui précèdent, les deux Parties contractantes reconnaissent que l'exploitation de services locaux et régionaux constitue un droit légitime pour chacun des deux pays.

En conséquence, elles conviennent de se consulter périodiquement sur la manière dont les entreprises intéressées devront appliquer les principes susmentionnés pour assurer que leurs intérêts en matière de services locaux et régionaux ne seront pas compromis. Elles conviennent également qu'en cas d'objection de la part d'un pays intermédiaire, elles se consulteront immédiatement afin d'appliquer de façon concrète et pratique à tout cas particulier les principes en question.

Article 11

1. Tous les tarifs appliqués par l'entreprise d'une Partie contractante assurant un service aérien à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie devront, étant entendu que le service sera assuré par les mêmes aéronefs de cette entreprise, être fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais de l'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les tarifs appliqués par d'autres entreprises ainsi que les caractéristiques de chaque service. Ces tarifs devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui, dans la limite de leurs pouvoirs légaux, se conformeront aux obligations qui découlent du présent Accord.

2. Tout tarif proposé par une entreprise de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour tout transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie, devra, étant entendu que le service sera assuré par les mêmes aéronefs de cette entreprise, être soumis par ladite entreprise aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, quarante-cinq (45) jours au moins avant la date prévue pour son entrée en vigueur, à moins que cette autre Partie n'accepte de

shorter notice. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to ensure that the rates charged and collected conform to the rates filed with either Contracting Party, and that no carrier rebates any portion of such rates, by any means, directly or indirectly, including the payment of excessive sales commissions to agents or the use of unrealistic currency conversion rates.

3. It is recognized by both Contracting Parties that during any period for which either Contracting Party has approved the traffic conference procedures of the International Air Transport Association, or other associations of international air carriers, any rate agreement concluded through these procedures and involving airlines of that Contracting Party will be subject to the approval of that Contracting Party.

4. If a Contracting Party, on receipt of the notification referred to in paragraph 2 above, is dissatisfied with the rate proposed, it shall so inform the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the date that such rate would otherwise become effective, and the Contracting Parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

5. If a Contracting Party upon review of an existing rate charged for carriage to or from its territory by an airline of the other Contracting Party taking into consideration that the service will be performed with the same aircraft of that airline is dissatisfied with that rate, it shall so notify the other Contracting Party and the Contracting Parties shall endeavour to reach an agreement on the appropriate rate, within a period of sixty (60) days from the day of notification.

6. In the event that an agreement is reached pursuant to the provisions of paragraph 4 or 5, each Contracting Party will exercise its best efforts to put such rate into effect.

7. *a)* If under the circumstances set forth in paragraph 4 no agreement can be reached prior to the date that such rate would otherwise become effective, or

b) If under the circumstances set forth in paragraph 5 no agreement can be reached prior to the expiry of sixty (60) days from the date of notification : then the Contracting Party raising the objection to the rate may take such steps as it may consider necessary to prevent the inauguration or the continuation of the service in question at the rate complained of, provided, however, that the Contracting Party raising the objection shall not require the charging of a rate higher than the lowest rate charged by its own airline or airlines for comparable services between the same pair of points.

It is understood that the procedure provided for in the paragraphs 4, 5 and the present paragraph shall be applicable only in cases of extreme conflict between the airlines designated by the Contracting Parties, or between the designated airline and the aeronautical authorities concerned. Normal cases in which approval of rates is

réduire ce délai. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes s'efforceront d'assurer que les tarifs fixés et effectivement pratiqués sont bien ceux qui auront été soumis à l'une ou l'autre des Parties et qu'aucune entreprise ne consent aucune réduction sur ces tarifs, de manière directe ou indirecte, par exemple en versant aux agents des commissions exagérées ou en appliquant des taux de change fictifs.

3. Chacune des Parties contractantes reconnaît que pendant toute période pour laquelle l'une ou l'autre des Parties aura approuvé la procédure des conférences de trafic de l'Association du transport aérien international, ou de toute autre association d'entreprises de transport aérien international, tous les accords de tarifs conclus selon cette procédure et intéressant des entreprises de transports aériens de cette Partie seront soumis à l'approbation de ladite Partie.

4. Si l'une des Parties contractantes, au reçu de la notification visée au paragraphe 2 ci-dessus, juge inacceptable le tarif proposé, elle en avisera l'autre Partie trente (30) jours au moins avant la date prévue pour l'entrée en vigueur du tarif, et les Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à un accord sur le tarif qu'il convient d'appliquer.

5. Si l'une des Parties contractantes, après avoir examiné un tarif appliqué pour des transports à destination ou en provenance de son territoire par une entreprise de l'autre Partie — étant entendu que le service sera assuré par les mêmes aéronefs de cette entreprise — n'approuve pas ce tarif, elle en notifiera l'autre Partie, et les Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à un accord sur le tarif à appliquer, dans les soixante (60) jours de la date de la notification.

6. Si les Parties parviennent à un accord comme il est dit aux paragraphes 4 ou 5, chacune d'elles s'efforcera de faire appliquer le tarif convenu.

7. a) Si, dans le cas prévu au paragraphe 4, les Parties ne parviennent pas à s'entendre avant la date proposée pour l'entrée en vigueur du tarif, ou

b) Si, dans le cas prévu au paragraphe 5, elles ne parviennent pas à s'entendre dans les soixante (60) jours de la date de la notification, la Partie contractante qui élève des objections contre le tarif pourra prendre les mesures qu'elle jugera utiles pour empêcher que le service en question ne soit mis ou maintenu en exploitation au tarif contesté, à condition de ne pas réclamer un tarif supérieur au tarif minimum appliqué par sa propre ou ses propres entreprises assurant un service comparable entre les deux mêmes points.

Il est entendu que la procédure prévue aux paragraphes 4 et 5 et au présent paragraphe ne sera applicable que dans les cas de conflits graves entre les entreprises désignées par les Parties contractantes, ou entre une entreprise désignée et les autorités aéronautiques intéressées. Les cas normaux, où des tarifs ne seront pas approuvés soit

withheld due to failure to comply with certain requirements on the part of the airline, seeking the approval, or due to certain modifications in the rules which apply domestically, can always be solved directly between the designated airline and the aeronautical authorities concerned.

8. When in any case under paragraphs 4 and 5 of this article the aeronautical authorities of the two Contracting Parties cannot agree within a period of six months upon the appropriate rate after consultation initiated by the complaint of one Contracting Party concerning the proposed rate or an existing rate of the airline or airlines of the other Contracting Party, upon the request of either Contracting Party, the terms of Article 13 of this Agreement shall apply.

9. Unless otherwise agreed between the parties, each Contracting Party undertakes to use its best efforts to ensure that any rate specified in terms of the national currency of one of the parties will be established in an amount which reflects the effective exchange rate (including all exchange fees or other charges) at which the airlines of both Parties can convert and remit the revenue from their transport operations into the national currency of the other Contracting Party.

Article 12

In the event either of the Contracting Parties consider it desirable to modify the Agreement, or the Route Schedule, that Contracting Party may request consultation between the competent authorities of both Contracting Parties, such consultations to begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. When these authorities mutually agree on new or revised stipulations affecting the Agreement or the Route Schedule, such stipulations will come into effect after they have been confirmed by an exchange of Notes through the diplomatic channels which shall in the case of modification of the present Agreement state that the approval constitutionally required by each of the Contracting Parties has been obtained.

Article 13

Except as otherwise provided in this Agreement or its Route Schedule any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement or its Route Schedule which cannot be settled through consultation, shall be submitted 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 sixty (60) days of the date of delivery by either Party to the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute ; and the third arbitrator shall be agreed upon within thirty (30) days after such period of sixty (60) days. If the third arbitrator is not agreed upon, within the time limitation indicated, the vacancy thereby created shall be filled

parce que l'entreprise qui demande l'approbation n'aura pas satisfait à certaines exigences, soit parce que des règlements nationaux auront été modifiés, pourront toujours être réglés par voie de négociations directes entre l'entreprise désignée et les autorités aéronautiques intéressées.

8. Lorsque, dans un des cas prévus aux paragraphes 4 et 5 du présent article, une des Parties contractantes aura contesté le tarif proposé ou appliqué par l'entreprise ou les entreprises de l'autre Partie, que des consultations auront été engagées de ce fait et que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne seront pas parvenues, dans un délai de six mois, à un accord sur le tarif à appliquer, les dispositions de l'article 13 du présent Accord seront applicables à la demande de l'une ou l'autre des Parties.

9. Sauf stipulation contraire des Parties, chacune des Parties contractantes s'engage à faire tout en son pouvoir pour assurer que tout tarif exprimé en monnaie nationale de l'une ou l'autre Partie sera établi compte tenu du taux de change réel (droits de change et autres frais compris) que les entreprises de l'une ou l'autre Partie peuvent effectivement appliquer pour convertir et virer leurs recettes d'exploitation en monnaie nationale de l'autre Partie.

Article 12

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier l'Accord, ou le tableau des routes, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités compétentes des deux Parties et ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent de dispositions nouvelles ou révisées touchant l'Accord ou le tableau des routes, ces dispositions prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques ; si les modifications portent sur l'Accord lui-même, les notes devront préciser que l'approbation requise par la Constitution de chaque Partie contractante a été obtenue.

Article 13

Sauf dispositions contraires du présent Accord ou du tableau des routes, tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son tableau des routes qui ne pourrait être réglé par voie de consultation sera soumis à un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante en nommant un et le troisième étant désigné par les deux arbitres ainsi choisis, étant entendu que ce troisième arbitre ne devra pas être un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes. Chacune des Parties contractantes désignera un arbitre dans les soixante (60) jours de la date à laquelle l'une aura remis à l'autre une note diplomatique demandant qu'un différend soit soumis à l'arbitrage ; le troisième arbitre devra être désigné dans les trente (30) jours qui suivront cette période de soixante (60) jours. Si le troisième arbitre n'est pas choisi dans le délai

by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel of arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under this article ; a moiety of the expenses of the arbitral tribunal shall be borne by each Contracting Party.

Article 14

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

Article 15

In case both Contracting Parties accept a general multilateral air transport convention, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral convention.

Article 16

Either of the Parties may at any time notify the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event of denunciation by either Party, this Agreement shall terminate 6 months after the date of receipt of the notice to terminate unless by agreement between the Contracting Parties the notice is withdrawn before the expiration of that time. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed as having been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 17

The present Agreement will become applicable provisionally from the date of its signature and enter into force definitively, from the date laid down in an exchange of diplomatic notes, stating that the approval constitutionally required by each of the Contracting Parties has been obtained.

Article 18

The Air Transport Agreement concluded between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of the United Mexican States on October 13, 1952¹ will provisionally cease to be applied on the date of signature of the present Agreement and will expire on the date on which the present Agreement will enter into force.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Vol. 163, p. 341 ; Vol. 200, p. 321, and Vol. 335, p. 298.
No. 6732

prescrit, le Président du Conseil de l'OACI désignera, pour remplir ces fonctions, une personne inscrite sur une liste d'arbitres établie conformément à la procédure de l'OACI. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en vertu du présent article ; chacune des Parties prendra à sa charge la moitié des frais du tribunal arbitral.

Article 14

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

Article 15

Au cas où les deux Parties contractantes accepteraient une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens, le présent Accord sera modifié et rendu conforme aux dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 16

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. Cette notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si l'une des Parties dénonce le présent Accord, celui-ci prendra fin six mois après la date à laquelle l'autre Partie en aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée, par accord entre les Parties contractantes, avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception émanant de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle elle sera parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17

Le présent Accord deviendra applicable à titre provisoire dès sa signature et entrera définitivement en vigueur à la date fixée dans un échange de notes diplomatiques, précisant qu'il a reçu l'approbation requise par les dispositions constitutionnelles de chacune des Parties contractantes.

Article 18

L'Accord de transports aériens conclu le 13 octobre 1952¹ entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement des États-Unis du Mexique cessera d'être appliqué à la date de la signature du présent Accord et prendra fin à la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 163, p. 341 ; vol. 200, p. 321, et vol. 335, p. 299.

Article 19

The present Agreement will remain effective for a period of three (3) years from the date of its signature, unless terminated earlier by action pursuant to Article 16 of this Agreement. Prior to its expiration the Contracting Parties may initiate talks to reach agreement concerning a system to regulate air transport between the two countries subsequent to the expiration of the present Agreement.

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

DONE at Mexico, D.F., on the twenty-fourth of August nineteen sixty one, in duplicate, in the Netherlands, Spanish and English languages, all three texts being equally authentic.

(Signed) R. FLAES

(Signed) Manuel TELLO

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

1. An airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall be entitled to operate air services on the air route specified, via intermediate points, in both directions, and to make scheduled landings in the territory of the United Mexican States at the points specified in this paragraph :

Amsterdam — Montreal — Houston — Mexico, D.F.

2. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands can operate three weekly frequencies on the route mentioned in the preceding paragraph and afterwards any change in capacity will be subject to the provisions of article 10.

3. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands shall not enjoy commercial rights between Houston and Mexico, D.F., and vice versa.

SECTION II

1. An airline designated by the Government of the United Mexican States shall be entitled to operate air services on the route specified, via intermediate points, in both directions, and to make scheduled landings in the territory of the Kingdom of the Netherlands at the points specified in this paragraph :

Mexico, D.F., via intermediate points, to Aruba and/or Curaçao and beyond.

2. The airline designated by the Government of the United Mexican States shall operate, at least two weekly frequencies on the route mentioned in the preceding paragraph.

Article 19

Le présent Accord restera en vigueur pendant trois (3) ans à compter de la date de sa signature, à moins qu'il n'y soit mis fin plus tôt selon la procédure définie à l'article 16. Avant l'expiration de l'Accord, les Parties contractantes pourront entamer des négociations en vue de parvenir à un nouvel accord pour réglementer les transports aériens entre les deux pays à compter de cette expiration.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Mexico le 24 août 1961, en double exemplaire, en langues néerlandaise, espagnole et anglaise, les trois textes faisant également foi.

(Signé) R. FLAES

(Signé) Manuel TELLO

TABLEAU DE ROUTES

SECTION I

1. Une entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas aura le droit d'exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur la route indiquée, via des points d'escale intermédiaires, et de faire des escales régulières en territoire mexicain, aux points spécifiés dans le présent paragraphe :

Amsterdam — Montréal — Houston — Mexico.

2. L'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas pourra assurer trois services par semaine sur la route indiquée au paragraphe précédent, toute modification ultérieure de capacité devant être soumise aux dispositions de l'article 10.

3. L'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas ne jouira pas de droits commerciaux entre Houston et Mexico, et vice versa.

SECTION II

1. Une entreprise désignée par le Gouvernement des États-Unis du Mexique aura le droit d'exploiter, dans les deux sens, des services aériens sur la route indiquée, via des points d'escale intermédiaires, et de faire des escales régulières sur le territoire du Royaume des Pays-Bas, aux points spécifiés dans le présent paragraphe :

De Mexico, via des points intermédiaires, vers Aruba et/ou Curaçao et au-delà.

2. L'entreprise désignée par le Gouvernement des États-Unis du Mexique assurera au moins deux services par semaine sur la route indiquée au paragraphe précédent.

3. The airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands can operate services on the route mentioned under section II, paragraph 1 ; until the moment that the airline designated by the Government of the United Mexican States starts operating on this route.

4. The Government of the United Mexican States shall notify the Government of the Kingdom of the Netherlands two months in advance the date on which the airline designated by the Government of the United Mexican States will start its services on the route mentioned in section II, paragraph 1.

5. The airline designated by the United Mexican States shall operate the route mentioned in section II, paragraph 1 for a period no less than three years.

6. The airline designated by the United Mexican States shall start its services on the route mentioned in section II, paragraph 1 serving initially intermediate points that are being served at the present time : that is to say, Guatemala, San Jose and Panama.

7. In case the airline designated by the Government of the United Mexican States suspends its operations to the Netherlands Antilles for a period of four months without interruption, the airline designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands can start its operation to Mexico, D.F. via intermediate points with two weekly frequencies and, afterwards, any change in capacity will be subject to the provisions of article 10.

8. The Government of the United Mexican States shall recommend the designated Mexican airlines to hold discussions with the Netherlands airline in order to coordinate time tables in the Netherlands Antilles and, also, the conclusion of an interline agreement in order to connect air services between the Netherlands Antilles and Central America.

9. In case an airline of the Netherlands Antilles wishes to operate the route Netherlands Antilles—Mexico, the Government of the United Mexican States is quite prepared to discuss the matter with the authorities of the Kingdom of the Netherlands and to give sympathetic consideration to the possibility of the operation of this route by this airline.

10. In case the Mexican airline operating the route mentioned in Section II, paragraph 1, wishes to exercise commercial rights between Curaçao and Aruba and vice versa, the Government of the Kingdom of the Netherlands is quite prepared to discuss the matter with the authorities of the United Mexican States and to give sympathetic consideration to the possibility that these rights be exercised by this airline.

3. L'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas pourra desservir la route indiquée au paragraphe 1 de la section II, jusqu'à ce que l'entreprise désignée par le Gouvernement des États-Unis du Mexique commence à exploiter ses services sur cette route.

4. Le Gouvernement des États-Unis du Mexique notifiera au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, deux mois à l'avance, la date à laquelle l'entreprise qu'il aura désignée commencera à exploiter ses services sur la route indiquée au paragraphe 1 de la section II.

5. L'entreprise désignée par les États-Unis du Mexique exploitera la route indiquée au paragraphe 1 de la section II pendant trois ans au moins.

6. L'entreprise désignée par les États-Unis du Mexique, lorsqu'elle ouvrira ses services sur la route indiquée au paragraphe 1 de la section II, commencera par desservir les points intermédiaires actuellement desservis : Guatemala, San José et Panama.

7. Au cas où l'entreprise désignée par le Gouvernement des États-Unis du Mexique suspendrait ses vols à destination des Antilles néerlandaises pendant une période de quatre mois consécutifs, l'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas pourra commencer à desservir Mexico, via des points intermédiaires, deux fois par semaine, et, par la suite, toute modification de capacité sera soumise aux dispositions de l'article 10.

8. Le Gouvernement des États-Unis du Mexique recommandera aux entreprises mexicaines qu'il aura désignées de discuter avec l'entreprise néerlandaise la coordination des horaires des services à destination des Antilles néerlandaises, ainsi que la conclusion d'un accord entre entreprises en vue d'assurer la correspondance des services aériens entre les Antilles néerlandaises et l'Amérique centrale.

9. Au cas où une entreprise des Antilles néerlandaises désirerait exploiter la route Antilles néerlandaises—Mexique, le Gouvernement des États-Unis du Mexique sera tout disposé à discuter de la question avec les autorités compétentes du Royaume des Pays-Bas et à examiner avec bienveillance la possibilité d'autoriser cette entreprise à exploiter cette route.

10. Au cas où l'entreprise mexicaine exploitant la route indiquée au paragraphe 1 de la section II désirerait exercer des droits commerciaux entre Curaçao et Aruba et vice versa, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas sera tout disposé à discuter de la question avec les autorités des États-Unis du Mexique et à examiner avec bienveillance la possibilité de permettre à l'entreprise en question d'exercer ces droits.

