

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Treaty Series

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

VOLUME 72

Recueil des Traités

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

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

VOLUME 72

1950

I. Nos. 924-939

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 4 October 1950 to 5 October 1950*

	<i>Page</i>
No. 924. Argentina, Australia, Austria, Belgium, Brazil, etc.:	
Protocol amending the Convention signed at Brussels, on 5 July 1890, concerning the creation of an International Union for the Publication of Customs Tariffs as well as the Regulations for the execution of the Convention Instituting an International Bureau for the publication of customs tariffs, and the Memorandum of signature. Signed at Brussels, on 16 December 1949	3
 No. 925. Ecuador and Brazil:	
Exchange of notes constituting an agreement for the exchange of diplomatic correspondence by airmail in special diplomatic bags. Quito, 15 November 1946 and 31 May 1947.	25
 No. 926. Ecuador and Italy:	
Declaration of Friendship and Collaboration. Signed at Quito, on 24 August 1949	35
 No. 927. Union of South Africa and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:	
Agreement in connexion with the establishment of civil air services between the Union and the United Kingdom (with annex). Signed at Pretoria, on 26 October 1945	41

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

VOLUME 72

1950

I. Nos 924-939

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 4 octobre 1950 au 5 octobre 1950*

	<i>Pages</i>
N° 924. Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Brésil, etc.:	
Protocole modifiant la Convention signée à Bruxelles, le 5 juillet 1890, concernant la création d'une Union internationale pour la publication des tarifs douaniers et le Règlement d'exécution de la Convention instituant un Bureau international pour la publication des tarifs douaniers, ainsi que le procès-verbal de signature. Signé à Bruxelles, le 16 décembre 1949	3
N° 925. Équateur et Brésil:	
Echange de notes constituant un accord pour l'échange de la correspondance diplomatique par valises spéciales et par voie aérienne. Quito, 15 novembre 1946 et 31 mars 1947	25
N° 926. Équateur et Italie:	
Déclaration d'amitié et de collaboration. Signée à Quito, le 24 août 1949	35
N° 927. Union Sud-Africaine et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:	
Accord relatif à l'établissement de services aériens civils entre l'Union et le Royaume-Uni (avec annexe). Signé à Prétoria, le 26 octobre 1945.	41

	<i>Page</i>
No. 928. Ireland and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:	
Agreement relating to air services to, in and through their respective territories (with annex). Signed at London, on 5 April 1946	57
Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the Agreement of 5 April 1946. London, 18 and 22 August 1947	68
Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the Agreement of 5 April 1946. London, 23 December 1947 and 23 January 1948	72 57
No. 929. France and Brazil	
Agreement concerning air transport (with annex and protocol of signature). Signed at Paris, on 27 January 1947	77
No. 930. Iraq and Turkey:	
Agreement on civil air transport (with annex). Signed at Ankara, on 30 June 1947	107
No. 931. Greece and Turkey:	
Air Transport Agreement. Signed at Ankara, on 22 July 1947	131
No. 932. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Peru:	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with schedules and exchanges of notes). Signed at Lima, on 22 December 1947	143
No. 933. Turkey and Switzerland:	
Provisional Air Transport Agreement (with annex). Signed at Ankara, on 16 February 1949	175
No. 934. India and Philippines:	
Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes). Signed at New Delhi, on 20 October 1949	191
No. 935. Sweden and Thailand:	
Agreement relating to air services (with annex). Signed at Bangkok, on 23 November 1949	217

N° 928. Irlande et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	
Accord relatif aux services aériens à destination, à l'intérieur et en transit au-dessus de leurs territoires respectifs (avec annexe). Signé à Londres, le 5 avril 1946	
Echange de notes constituant un accord modifiant l'annexe de l'Accord du 5 avril 1946. Londres, 18 et 22 août 1947	
Echange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'accord du 5 avril 1946. Londres, 23 décembre 1947 et 23 janvier 1948. .	57
N° 929. France et Brésil :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et protocole de signature). Signé à Paris, le 27 janvier 1947	77
N° 930. Irak et Turquie :	
Accord relatif aux transports aériens civils (avec annexe). Signé à Ankara, le 30 juin 1947	107
N° 931. Grèce et Turquie :	
Accord sur les transports aériens. Signé à Ankara, le 22 juillet 1947 . .	131
N° 932. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Pérou :	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec tableaux et échanges de notes). Signé à Lima, le 22 décembre 1947.	143
N° 933. Turquie et Suisse :	
Accord provisoire relatif aux lignes aériennes (avec annexe). Signé à Ankara, le 16 février 1949	175
N° 934. Inde et Philippines :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à New-Delhi, le 20 octobre 1949	191
N° 935. Suède et Thaïlande :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Bangkok, le 23 novembre 1949	217

	<i>Page</i>
No. 936. Norway and Austria:	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Vienna, on 2 December 1949	229
No. 937. Denmark and Canada:	
Agreement for air services between the two countries (with annex and exchange of notes). Signed at Ottawa, on 13 December 1949 . .	247
No. 938. Ceylon and Thailand:	
Agreement relating to air transport services (with annex). Signed at Bangkok, on 24 February 1950	261
No. 939. Denmark and Iceland:	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Reykjavik, on 22 March 1950	273
ANNEX A. <i>Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations</i>	
No. 789. Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of Ceylon for the establishment of air services. Signed at Canberra, on 12 January 1950:	
Exchange of notes constituting an agreement amending the tariffs set out in attachment to the exchange of notes accompanying the above-mentioned Agreement. Canberra, 20 and 24 March 1950	304
Note	312

	<i>Pages</i>
N° 936. Norvège et Autriche:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Vienne, le 2 décembre 1949	229
N° 937. Danemark et Canada:	
Accord relatif aux services aériens entre les deux pays (avec annexes et échange de notes). Signé à Ottawa, le 13 décembre 1949	247
N° 938. Ceylan et Thaïlande:	
Accord relatif aux services de transports aériens. Signé à Bangkok, le 24 février 1950	261
N° 939. Danemark et Islande:	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Reykjavik, le 22 mars 1950	273
 ANNEXE A. <i>Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies</i>	
N° 789. Accord entre le Gouvernement du Commonwealth d'Aus- tralie et le Gouvernement de Ceylan relatif à l'établis- sement de services aériens. Signé à Canberra, le 12 janvier 1950:	
Echange de notes constituant un accord modifiant les tarifs indiqués dans le tableau joint à l'échange de notes annexé à l'accord sus- mentionné. Canberra, 20 et 24 mars 1950	305
Note	312

N O T E

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.

N O T E

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

I

Treaties and international agreements

registered

from 4 October 1950 to 5 October 1950

Nos. 924 to 939

Traités et accords internationaux

enregistrés

du 4 octobre 1950 au 5 octobre 1950

Nos 924 à 939

No. 924

**ARGENTINA, AUSTRALIA, AUSTRIA, BELGIUM,
BRAZIL, etc.**

Protocol amending the Convention signed at Brussels, on 5 July 1890, concerning the creation of an International Union for the Publication of Customs Tariffs as well as the Regulations for the execution of the Convention instituting an International Bureau for the publication of customs tariffs, and the Memorandum of signature. Signed at Brussels, on 16 December 1949

Official text: French.

Registered by Belgium on 4 October 1950.

**ARGENTINE, AUSTRALIE, AUTRICHE, BELGIQUE,
BRÉSIL, etc.**

Protocole modifiant la Convention signée à Bruxelles, le 5 juillet 1890, concernant la création d'une Union internationale pour la publication des tarifs douaniers et le Règlement d'exécution de la Convention instituant un Bureau international pour la publication des tarifs douaniers, ainsi que le procès-verbal de signature. Signé à Bruxelles, le 16 décembre 1949

Texte officiel français.

Enregistré par la Belgique le 4 octobre 1950.

N° 924. PROTOCOLE¹ MODIFIANT LA CONVENTION SIGNÉE À BRUXELLES, LE 5 JUILLET 1890², CONCERNANT LA CRÉATION D'UNE UNION INTERNATIONALE POUR LA PUBLICATION DES TARIFS DOUANIERS, ET LE RÈGLEMENT D'EXÉCUTION DE LA CONVENTION INSTITUANT UN BUREAU INTERNATIONAL POUR LA PUBLICATION DES TARIFS DOUANIERS, AINSI QUE LE PROCÈS-VERBAL DE SIGNATURE. SIGNÉ À BRUXELLES, LE 16 DÉCEMBRE 1949

Les Représentants des gouvernements signataires,

CONVAINCUS de la grande utilité des travaux du Bureau International pour la Publication des Tarifs Douaniers institué par la Convention du 5 juillet 1890 ²,

¹ Conformément aux dispositions pertinentes, le Protocole est entré en vigueur le 5 mai 1950 entre les Etats suivants, qui l'ont signé sans réserve quant à le ratification, ou qui, l'ayant signé avec réserves, ont déposé leur instrument de ratification auprès du Gouvernement belge (à cette date, le chiffre total de leurs contributions annuelles au Bureau international des tarifs douaniers avait dépassé la moitié du budget autorisé des dépenses de ce Bureau, ainsi qu'il est prévu audit Protocole):

Australie	Italie
Belgique	Japon
Instrument de ratification déposé le 15 mars 1950	Instrument de ratification déposé le 5 mai 1950
Canada	Liban
Colombie	Pakistan
Danemark	Pays-Bas
Egypte	Royaume-Uni
Espagne	Suisse
Finlande	Union Sud-Africaine
Haïti	Yougoslavie
Inde	Instrument de ratification déposé le 28 mars 1950
Irak	

Ultérieurement, le Protocole est entré en vigueur à l'égard des Etats adhérents ci-après, trente jours après l'envoi par le Gouvernement belge de la notification de leur adhésion à chacun des autres Etats contractants:

	<i>Date d'adhésion</i>	<i>Date d'envoi de la notification</i>	<i>Date d'entrée en vigueur</i>
Autriche	5 juin 1950	2 août 1950	1er septembre 1950
Suède	9 juin 1950	2 août 1950	1er septembre 1950
France	21 juin 1950	1er septembre 1950	1er octobre 1950
Syrie	21 juin 1950	1er septembre 1950	1er octobre 1950
République fédérale d'Allemagne	22 juin 1950	1er septembre 1950	1er octobre 1950
Iran	19 juillet 1950	1er septembre 1950	1er octobre 1950
Philippines	26 juillet 1950	1er novembre 1950	1er décembre 1950
Venezuela	15 septembre 1950	16 octobre 1950	15 novembre 1950

² De Martens, *Nouveau Recueil général de Traités*, deuxième série, tome XVI, page 532, et tome XVIII, page 558. Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume CVII, page 564, et volume CXI, page 421.

TRANSLATION ¹ — TRADUCTION ²

No. 924. PROTOCOL³ AMENDING THE CONVENTION SIGNED AT BRUSSELS, ON 5 JULY 1890,⁴ CONCERNING THE CREATION OF AN INTERNATIONAL UNION FOR THE PUBLICATION OF CUSTOMS TARIFFS AS WELL AS THE REGULATIONS FOR THE EXECUTION OF THE CONVENTION INSTITUTING AN INTERNATIONAL BUREAU FOR THE PUBLICATION OF CUSTOMS TARIFFS, AND THE MEMORANDUM OF SIGNATURE. SIGNED AT BRUSSELS, 16 DECEMBER 1949

The Representatives of the signatory Governments:

CONVINCED of the importance of the work of the International Bureau for the Publication of Customs Tariffs instituted by the Convention of July 5, 1890,⁴

¹ Translation by the Government of Belgium.

² Traduction du Gouvernement de la Belgique.

³ In accordance with the relevant provisions, the Protocol came into force on 5 May 1950 as between the following States, which signed the Protocol without reservation as to ratification or, having signed it with reservation, deposited the instrument of ratification with the Government of Belgium (on that date the aggregate of their annual contributions to the International Customs Tariff Bureau had exceeded one-half of the authorized budget of expenditure of the said Bureau, as specified in the Protocol):

Australia	Japan
Belgium	Instrument of ratification deposited
Instrument of ratification	on 5 May 1950
deposited on 15 March 1950	Lebanon
Canada	Netherlands
Colombia	Pakistan
Denmark	Spain
Egypt	Switzerland
Finland	Union of South Africa
Haiti	United Kingdom
India	Yugoslavia
Iraq	Instrument of ratification deposited
Italy	on 28 March 1950

It came into force subsequently, in respect of the following acceding States, thirty days after the notification of their accession was dispatched by the Belgian Government to each of the other contracting States:

	<i>Date of accession</i>	<i>Date of dispatch of notification</i>	<i>Date of entry into force</i>
Austria	5 June 1950	2 August 1950	1 September 1950
Sweden	9 June 1950	2 August 1950	1 September 1950
France	21 June 1950	1 September 1950	1 October 1950
Syria	21 June 1950	1 September 1950	1 October 1950
Federal Republic of Germany	22 June 1950	1 September 1950	1 October 1950
Iran	19 July 1950	1 September 1950	1 October 1950
Philippines	26 July 1950	1 November 1950	1 December 1950
Venezuela	15 September 1950	16 October 1950	15 November 1950

⁴ *British and Foreign State Papers*, Volume 82, page 340. League of Nations, *Treaty Series*, Volume CVII, page 564, and Volume CXI, page 421.

CONSIDÉRANT que les ressources prévues par ladite Convention sont insuffisantes pour permettre à ce Bureau de remplir d'une façon adéquate la tâche qui lui a été confiée,

DUMENT autorisés à cet effet, sont convenus d'apporter à la Convention du 5 juillet 1890, concernant la création d'une Union Internationale pour la publication des Tarifs Douaniers, au Règlement d'Exécution de la Convention instituant un Bureau International pour la Publication des Tarifs Douaniers, ainsi qu'au Procès-Verbal de signature, les modifications suivantes:

CONVENTION DU 5 JUILLET 1890 CONCERNANT LA
CRÉATION D'UNE UNION INTERNATIONALE POUR LA PUBLICATION
DES TARIFS DOUANIERS

Les articles 8 à 10 sont remplacés par les articles suivants:

Article 8

Le budget annuel des dépenses du Bureau International est fixé au chiffre maximum de 500.000 frs. — francs-or.

Article 9

En vue de déterminer équitablement la part contributive des Etats contractants, ceux-ci sont répartis, à raison de l'importance de leur commerce respectif, en sept classes intervenant chacune dans la proportion d'un certain nombre d'unités, à savoir:

- 1ère classe. Pays dont le commerce se monte régulièrement à plus de 5 milliards de francs-or : 53 unités.
- 2e classe. Pays dont le commerce se monte régulièrement de 3 à 5 milliards de francs-or : 36,5 unités.
- 3e classe. Pays dont le commerce se monte régulièrement de 1,5 à 3 milliards de francs-or : 25 unités.
- 4e classe. Pays dont le commerce se monte régulièrement de 500 millions à 1,5 milliard de francs-or : 20 unités.
- 5e classe. Pays dont le commerce se monte régulièrement de 300 à 500 millions de francs-or : 13 unités.
- 6e classe. Pays dont le commerce se monte régulièrement de 100 à 300 millions de francs-or : 8 unités.
- 7e classe. Pays dont le commerce est régulièrement inférieur à 100 millions de francs-or : 3 unités.

Article 10

Pour les pays dont la langue ne sera pas employée par le Bureau International, les chiffres ci-dessus seront respectivement diminués des deux cinquièmes. Ils seront donc réduits:

CONSIDERING that the funds authorized by the said Convention are not sufficient to enable the Bureau to carry out its task adequately,

DULY authorized, HEREBY AGREE to make the following modifications to the Convention of July 5, 1890, concerning the creation of an International Union for the Publication of Customs Tariffs and to the Regulations for the execution of the Convention instituting an International Bureau for the Publication of Customs Tariffs as well as to the memorandum of signature:

CONVENTION OF JULY 5, 1890, CONCERNING THE
CREATION OF AN INTERNATIONAL UNION FOR THE PUBLICATION
OF CUSTOMS TARIFFS

Articles 8 to 10 are replaced by the following articles:

Article 8

The annual budget of expenditure of the International Bureau is fixed at the maximum figure of 500,000 gold francs.

Article 9

With the view of fairly assessing the contributive share of the contracting States, these will be divided according to the amount of their respective trade, into seven classes each contributing in the proportion of a certain number of units, namely:

- 1st class. Countries whose trade regularly amounts to more than 5,000 millions of gold francs : 53 units.
- 2nd class. Countries whose trade regularly amounts from 3,000 to 5,000 millions of gold francs : 36.5 units.
- 3rd class. Countries whose trade regularly amounts from 1,500 to 3,000 millions of gold francs : 25 units.
- 4th class. Countries whose trade regularly amounts from 500 millions to 1,500 millions of gold francs : 20 units.
- 5th class. Countries whose trade regularly amounts from 300 to 500 millions of gold francs : 13 units.
- 6th class. Countries whose trade regularly amounts from 100 to 300 millions of gold francs : 8 units.
- 7th class. Countries whose trade regularly amounts to less than 100 millions of gold francs : 3 units.

Article 10

In regard to countries whose language will not be used by the International Bureau the foregoing figures will respectively be reduced by two-fifths, so that they will stand namely:

Pour la 1 ^{re} classe :	à 31,8 unités
Pour la 2 ^e classe :	à 21,9 unités
Pour la 3 ^e classe :	à 15 unités
Pour la 4 ^e classe :	à 12 unités
Pour la 5 ^e classe :	à 8 unités
Pour la 6 ^e classe :	à 5 unités
Pour la 7 ^e classe :	à 1 unité

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION DE LA CONVENTION
INSTITUANT UN BUREAU INTERNATIONAL POUR LA PUBLICATION
DES TARIFS DOUANIERS

Les articles 7, 8 et 10 sont remplacés par les articles suivants:

Article 7

Le montant de la contribution proportionnelle de chaque Etat lui est rendu en abonnements au *Bulletin de l'Union* calculés au prix de 100 francs-or chacun.

Article 8

Les dépenses sont calculées approximativement comme suit:

A. Traitements des fonctionnaires et employés du Bureau International, y compris un supplément de traitement de 15%	Frs.-or	250.000
B. Frais d'impression et d'envoi du <i>Bulletin de l'Union</i>	Frs.-or	180.000
C. Versement à la Caisse de Prévoyance au profit du personnel	Frs.-or	25.000
D. Location et entretien du local affecté au Bureau International, chauffage, éclairage, fournitures, frais de bureau, etc.	Frs.-or	30.000
E. Dépenses imprévues	Frs.-or	15.000
TOTAL	Frs.-or	<u>500.000</u>

Article 10

Le Chef du Bureau International est autorisé, sous l'approbation du Ministre des Affaires Etrangères de Belgique, à reporter sur l'exercice en cours les sommes non employées de l'exercice écoulé. Ces sommes serviront, le cas échéant, à constituer un fonds de réserve destiné à parer aux dépenses imprévues. Ladite réserve ne pourra, en aucun cas, dépasser 100.000 Frs.-or. Le surplus permettra éventuellement d'abaisser le prix de l'abonnement au *Bulletin*, sans accroissement du nombre d'exemplaires garanti par les Etats contractants: cet excédent pourra servir aussi à couvrir les frais qu'occasionnerait l'adjonction d'une nouvelle langue de traduction à celles énumérées à l'article premier.

Cette dernière mesure ne pourra se réaliser qu'avec l'assentiment unanime des Etats et colonies faisant partie de l'Union.

For the 1st class : at 31.8 units
 For the 2nd class : at 21.9 units
 For the 3rd class : at 15 units
 For the 4th class : at 12 units
 For the 5th class : at 8 units
 For the 6th class : at 5 units
 For the 7th class : at 1 unit

REGULATIONS FOR THE EXECUTION OF THE
 CONVENTION INSTITUTING AN INTERNATIONAL BUREAU FOR THE
 PUBLICATION OF CUSTOMS TARIFFS

Articles 7, 8 and 10 are replaced by the following articles:

Article 7

The amount of the proportional contribution of each State will be returned in the shape of subscriptions to the *International Journal* calculated at the rate of 100 gold francs each.

Article 8

The expenses are approximately calculated as follows:

A. Salaries of the functionaries and employees of the International Bureau (including an additional 15%)	gold fr.	250,000
B. Expenses of printing and distributing the <i>Customs Journal</i>	gold fr.	180,000
C. Provision for staff pensions Fund	gold fr.	25,000
D. Rental and repair of the premises occupied by the International Bureau, fuel, light, supplies, office expenses, etc.	gold fr.	30,000
E. Contingency Fund	gold fr.	15,000
TOTAL.....	gold fr.	<u>500,000</u>

Article 10

The head of the International Bureau is authorized, subject to the approbation of the Minister for Foreign Affairs of Belgium, to carry over to the current year unemployed sums of the previous year. These sums will so far as they extend be applied towards the formation of a reserve fund intended to provide for contingent expenses, but said reserve fund shall in no case exceed 100,000 gold francs. The surplus will if so deemed fit enable the price of the subscription to the *Journal* to be reduced but it shall not be used to increase the number of copies guaranteed by the contracting States; such surplus may also go towards payment of the expenses involved by the translation into another language besides those enumerated in Article 1.

This last mentioned measure can only be carried out subject to the joint assent of the States and Colonies parties to the Union.

PROCÈS-VERBAL DE SIGNATURE

Le Procès-verbal de signature annexé à la Convention du 5 juillet 1890 est remplacé par le texte suivant:

Les délégués soussignés, réunis ce jour à l'effet d'apporter les modifications nécessaires à la Convention et au Règlement concernant l'institution d'une Union internationale pour la Publication des Tarifs douaniers, ont échangé les déclarations suivantes:

- 1^o) En ce qui concerne la classification des pays de l'Union au point de vue de leur part contributive aux frais du Bureau International (articles 9, 10 et 11 de la Convention):

Les délégués déclarent que les pays adhérents sont rangés dans les classes suivantes et auront à intervenir respectivement dans la proportion du nombre d'unités indiqué ci-après.

Première classe

Allemagne	53 unités	France	53 unités
Etats-Unis d'Amérique ..	53 unités	Grande-Bretagne	53 unités

Deuxième classe

Australie	36,5 unités	Pakistan	21,9 unités
Belgique	36,5 unités	Pays-Bas	21,9 unités
Canada	36,5 unités	Suède	21,9 unités
Chine	21,9 unités	Union Indienne	36,5 unités
Italie	36,5 unités	URSS	21,9 unités
Japon	21,9 unités		

Troisième classe

Argentine	25 unités	Suisse	25 unités
Brésil	15 unités	Tchécoslovaquie	15 unités
Danemark	15 unités	Union Sud-Africaine....	25 unités
Espagne	25 unités		

Quatrième classe

Autriche	20 unités	Norvège	12 unités
Chili	20 unités	Philippines	20 unités
Colombie	20 unités	Pologne	12 unités
Cuba	20 unités	Portugal	12 unités
Egypte	12 unités	Roumanie	12 unités
Finlande	12 unités	Turquie	12 unités
Grèce	12 unités	Venezuela	20 unités
Iran	12 unités	Yougoslavie	12 unités
Mexique	20 unités		

Cinquième classe

Bolivie	13 unités	Pérou	13 unités
Bulgarie	8 unités	Siam	8 unités
Hongrie	8 unités	Uruguay	13 unités

Sixième classe

Congo Belge	5 unités	Irak	5 unités
-------------------	----------	------------	----------

MEMORANDUM OF SIGNATURE

The Memorandum of Signature annexed to the Convention of July 5, 1890, is replaced by the following:

The undersigned delegates this day assembled for the purpose of modifying the Convention and Regulations concerning the International Union for the Publication of Customs Tariffs, have exchanged the following declarations:

- 1.- Regarding the classification of the countries of the Union in respect to the quota of expenses of the International Bureau (Articles 9, 10 and 11 of the Convention):

The delegates declare that the adhering countries are divided into the following classes and shall respectively be bound to contribute in the proportion of the number of units hereinafter set forth.

First Class

France	53 units	Great Britain	53 units
Germany	53 units	United States of America	53 units

Second Class

Australia	36.5 units	Japan	21.9 units
Belgium	36.5 units	Netherlands	21.9 units
Canada	36.5 units	Pakistan	21.9 units
China	21.9 units	Sweden	21.9 units
Indian Union.....	36.5 units	USSR	21.9 units
Italy	36.5 units		

Third Class

Argentina	25 units	South Africa.....	25 units
Brazil	15 units	Spain	25 units
Czecho-Slovakia	15 units	Switzerland	25 units
Denmark	15 units		

Fourth Class

Austria	20 units	Norway	12 units
Chile	20 units	Philippines	20 units
Columbia	20 units	Poland	12 units
Cuba	20 units	Portugal	12 units
Egypt	12 units	Roumania	12 units
Finland	12 units	Turkey	12 units
Greece	12 units	Venezuela	20 units
Iran	12 units	Yugoslavia	12 units
Mexico	20 units		

Fifth Class

Bolivia	13 units	Peru	13 units
Bulgaria	8 units	Siam	8 units
Hungary	8 units	Uruguay	13 units

Sixth Class

Belgian Congo	5 units	Iraq	5 units
---------------------	---------	------------	---------

Septième classe

Albanie	1 unité	Honduras	3 unités
Costa-Rica	3 unités	Liban	1 unité
Dominicaine		Luxembourg	3 unités
(République)	3 unités	Panama	3 unités
Equateur	3 unités	Paraguay	3 unités
Haïti	3 unités	Syrie	1 unité

Le chiffre des cotisations est établi provisoirement en conformité du tableau ci-après. Ces cotisations seront révisées lorsque les circonstances se seront sensiblement modifiées et en tous cas avant le 31 mars 1954.

Première classe

	<i>Somme à payer francs-or</i>	<i>Nombre d'exemplaires du Bulletin auquel ont droit les pays adhérents</i>		<i>Somme à payer francs-or</i>	<i>Nombre d'exemplaires du Bulletin auquel ont droit les pays adhérents</i>
Allemagne	26.500	265	France	26.500	265
Etats-Unis d'Amérique	26.500	265	Grande-Bretagne	26.500	265

Deuxième classe

Australie	18.250	182	Pakistan	10.950	110
Belgique	18.250	182	Pays-Bas	10.950	110
Canada	18.250	182	Suède	10.950	110
Chine	10.950	110	Union Indienne	18.250	182
Italie	18.250	182	URSS	10.950	110
Japon	10.950	110			

Troisième classe

Argentine	12.500	125	Suisse	12.500	125
Brésil	7.500	75	Tchécoslovaquie	7.500	75
Danemark	7.500	75	Union Sud-Africaine	12.500	125
Espagne	12.500	125			

Quatrième classe

Autriche	10.000	100	Norvège	6.000	60
Chili	10.000	100	Philippines	10.000	100
Colombie	10.000	100	Pologne	6.000	60
Cuba	10.000	100	Portugal	6.000	60
Egypte	6.000	60	Roumanie	6.000	60
Finlande	6.000	60	Turquie	6.000	60
Grèce	6.000	60	Venezuela	10.000	100
Iran	6.000	60	Yougoslavie	6.000	60
Mexique	10.000	100			

Cinquième classe

Bolivie	6.500	65	Pérou	6.500	65
Bulgarie	4.000	40	Siam	4.000	40
Hongrie	4.000	40	Uruguay	6.500	65

Sixième classe

Congo Belge	2.500	25	Irak	2.500	25
-------------------	-------	----	------------	-------	----

Seventh Class

Albania	1 unit	Lebanon	1 unit
Costa-Rica	3 units	Luxembourg	3 units
Dominican Republic ..	3 units	Panama	3 units
Ecuador	3 units	Paraguay	3 units
Haiti	3 units	Syria	1 unit
Honduras	3 units		

The amounts of the contributions are established provisionally according to the following table. These contributions shall be revised when circumstances significantly change and in any event before 31st March 1954.

First Class

	Yearly contribution (in gold francs)	Number of copies of the Journal to which the adhering countries are entitled		Yearly contribution (in gold francs)	Number of copies of the Journal to which the adhering countries are entitled
France	26,500	265	United States of America	26,500	265
Germany	26,500	265			
Great Britain	26,500	265			

Second Class

Australia	18,250	182	Japan	10,950	110
Belgium	18,250	182	Netherlands	10,950	110
Canada	18,250	182	Pakistan	10,950	110
China	10,950	110	Sweden	10,950	110
Indian Union	18,250	182	USSR	10,950	110
Italy	18,250	182			

Third Class

Argentina	12,500	125	South Africa	12,500	125
Brazil	7,500	75	Spain	12,500	125
Czecho-Slovakia	7,500	75	Switzerland	12,500	125
Denmark	7,500	75			

Fourth Class

Austria	10,000	100	Norway	6,000	60
Chile	10,000	100	Philippines	10,000	100
Columbia	10,000	100	Poland	6,000	60
Cuba	10,000	100	Portugal	6,000	60
Egypt	6,000	60	Roumania	6,000	60
Finland	6,000	60	Turkey	6,000	60
Greece	6,000	60	Venezuela	10,000	100
Iran	6,000	60	Yugoslavia	6,000	60
Mexico	10,000	100			

Fifth Class

Bolivia	6,500	65	Peru	6,500	65
Bulgaria	4,000	40	Siam	4,000	40
Hungary	4,000	40	Uruguay	6,500	65

Sixth Class

Belgian Congo	2,500	25	Irak	2,500	25
---------------------	-------	----	------------	-------	----

Septième classe

	<i>Somme à payer francs-or</i>	<i>Nombre d'exem- plaires du Bulle- tin auquel ont droit les pays adhérents</i>		<i>Somme à payer francs-or</i>	<i>Nombre d'exem- plaires du Bulle- tin auquel ont droit les pays adhérents</i>
Albanie	500	5	Honduras	1.500	15
Costa-Rica	1.500	15	Liban	500	5
Dominicaine (République)	1.500	15	Luxembourg	1.500	15
Equateur	1.500	15	Panama	1.500	15
Haïti	1.500	15	Paraguay	1.500	15
			Syrie	500	5

2°) En ce qui concerne le paiement des cotisations échéant aux Parties contractantes:

Les délégués déclarent qu'il s'effectuera à Bruxelles *dans le courant du premier trimestre de chaque exercice et en monnaies ayant cours légal en Belgique.*

Si, malgré des rappels à elle adressés par le Gouvernement belge, une des Parties contractantes se trouve en retard de paiement de plus de deux cotisations, le Bureau International des Tarifs Douaniers sera en droit de suspendre temporairement l'envoi de ses publications à ladite Partie contractante.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au Ministère des Affaires Etrangères de Belgique jusqu'au 31 mars 1950 inclus.

A partir de cette date, le présent Protocole sera déposé dans les archives du Gouvernement Belge.

Le présent Protocole entrera en vigueur entre les Etats ayant signé, notifié leur adhésion ou envoyé leurs ratifications au moment où le total des cotisations annuelles à verser par ces Gouvernements au Bureau International des Tarifs Douaniers dépassera la moitié des dépenses autorisées du Bureau telles qu'elles sont établies par le présent Protocole.

Ultérieurement à la mise en vigueur du présent Protocole, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole ou qui l'auront signé sous réserve sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement Belge et, par celui-ci, à chacun des Gouvernements des autres Etats contractants; elle sortira ses effets trente jours après l'envoi de la notification faite par le Gouvernement Belge.

FAIT à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 16 décembre 1949.

Pour l'Allemagne:

République fédérale de l'Allemagne
parafé sous réserve d'approbation par
la Haute Commission Alliée pour l'Allemagne
Dr Ludwig IMHOFF

Seventh Class

<i>Yearly contribution (in gold francs)</i>		<i>Number of copies of the Journal to which the adhering countries are entitled</i>	<i>Yearly contribution (in gold francs)</i>		<i>Number of copies of the Journal to which the adhering countries are entitled</i>
Albania	500	5	Honduras	1,500	15
Costa-Rica	1,500	15	Lebanon	500	5
Dominican Republic	1,500	15	Luxembourg	1,500	15
Ecuador	1,500	15	Panama	1,500	15
Haïti	1,500	15	Paraguay	1,500	15
			Syria	500	5

2.- Regarding the payment of the contributions to become by the contracting parties:

The delegates declare that the same shall be paid in Brussels *during the first quarter of each financial year and in money of legal tender in Belgium.*

Should any of the Contracting Parties leave outstanding more than two yearly contributions, in spite of the reminders addressed to such Party by the Belgian Government, it will be the right of the International Customs Tariffs Bureau temporarily to discontinue the despatch of its publications to the said Contracting Party.

The present Protocol shall remain open for signature at the Ministry of Foreign Affairs of Belgium until 31st March, 1950, inclusive.

As from that date, the present Protocol shall be deposited in the archives of the Belgian Government.

The present Protocol shall become effective between the States which have signed, notified their asseptance or sent in their ratifications, at such date as the aggregate of their annual contributions to the International Customs Tariff Bureau shall exceed one half of the authorized budget of expenditure of the said Bureau, as specified in the present Protocol.

After the present Protocol has come into effect the States which have not signed the present Protocol or who have signed it with a reservation as to acceptance, may adhere to it upon request. These adhesions shall be notified through diplomatic channels to the Belgian Government which in turn shall notify the Governments of each of the other contracting States; these adhesions shall enter into effect thirty days after the dispatch of the notifications by the Belgian Government.

DONE at Brussels, in single copy, on the 16th of December, 1949.

For Germany:

Federal Republic of Germany
signed subject to the approval of the
Allied High Commissioner
Dr. Ludwig IMHOFF

Pour l'Argentine:

Ad referendum

E. MOSS

Pour l'Australie:

J. P. QUINN

Pour l'Autriche:

K. FARBOWSKY

Sous réserve du consentement
définitif du Gouvernement autrichien

Pour la Belgique ¹:

M. SUETENS

Pour la Bolivie:

Pour le Brésil:

Ad referendum

du Parlement Brésilien

R. DE LACERDA LAGO

Pour le Canada:

BRUCE MACDONALD

Pour le Chili:

Pour la Chine:

Pour la Colombie:

A. GÓMEZ JARAMILLO

Pour le Danemark:

B. F. FALKENSTJERNE

Pour Dominicaine (République):

Dr T. FRANCO FRANCO

Ad referendum

Pour l'Égypte:

A. RACHID

Pour l'Espagne:

MERRY DEL VAL

DE MORALES

Pour les États-Unis d'Amérique:

Pour la Finlande:

R. J. NUMELIN

Pour la France:

Ad referendum

LÉCUYER

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord:

G. COCKERHAM

¹ Sous réserve de ratification. (Voir Procès-verbal de signature, page 20.)

For Argentina:

Ad referendum

E. MOSS

For Australia:

J. P. QUINN

For Austria:

K. FARBOWSKY

Subject to final approval
by the Austrian Government

For Belgium:¹

M. SUTENS

For Bolivia:

For Brazil:

Ad referendum to the Brazilian Parliament
R. DE LACERDA LAGO

For Canada:

BRUCE MACDONALD

For Chile:

For China:

For Colombia:

A. GÓMEZ JARAMILLO

For Denmark:

B. F. FALKENSTJERNE

For the Dominican Republic:

Dr. T. FRANCO FRANCO
ad referendum

For Egypt:

A. RACHID

For Spain:

MERRY DEL VAL
DE MORALES

For the United States of America:

For Finland:

R. J. NUMELIN

For France:

ad referendum
LÉCUYER

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

G. COCKERHAM

¹ Subject to ratification. (See Memorandum of signature, page 21.)

Pour la Grèce:

T. N. TRIANTAFYLAKOS
Sous réserve de ratification

Pour Haïti:

E. SYLVAIN

Pour l'Irak:

T. AL-PACHACHI

Pour l'Iran:

Pour l'Italie:

E. CACCIALUPI

Pour le Japon:

T. ISHIDA

Pour le Liban:

J. HARFOUCHE

Pour le Luxembourg:¹

J. P. KREMER

Pour la Norvège:

Ad referendum

F. A. DE ICAZA

Pour la Norvège:

Sous réserve de ratification

J. RAEDER

Pour le Pakistan:

H. ALI

Pour les Pays-Bas:

B. PH. VAN HARINXMA THOE SLOOTEN

Pour la Suède:

Sous réserve de l'approbation du Parlement

G. VON OTTER

Pour la Suisse:

A. MARCIONELLI

Pour la Syrie:

Pour la Tchécoslovaquie:

Pour la Turquie:

Pour l'Union de l'Afrique du Sud:

Ph. R. BOTHA

Pour l'Union Indienne:

B. F. H. B. TYABJI

Pour le Venezuela:

Pour la Yougoslavie:

Sous réserve d'approbation ultérieure

M. RISTIC

¹ Sous réserve de ratification. (Voir Procès-verbal de signature, page 20.)

For Greece:	T. N. TRIANTAFYLAKOS Subject to ratification
For Haiti:	E. SYLVAIN
For Iraq:	T. AL-PACHACHI
For Iran:	
For Italy:	E. CACCIALUPI
For Japan:	T. ISHIDA
For Lebanon:	J. HARFOUCHE
For Luxembourg: ¹	J. P. KREMER
For Mexico:	<i>ad referendum</i> F. A. DE ICAZA
For Norway:	Subject to ratification J. RAEDER
For Pakistan:	H. ALI
For the Netherlands:	B. Ph. VAN HARINXMA THOE SLOOTEN
For Sweden:	Subject to approval by the Parliament G. VON OTTER
For Switzerland:	A. MARCIONELLI
For Syria:	
For Czechoslovakia:	
For Turkey:	
For the Union of South Africa:	Ph. R. BOTHA
For the Indian Union:	B. F.-H. B. TYABJI
For Venezuela:	
For Yugoslavia:	Subject to later approval M. RISTIC

¹ Subject to ratification. (See Memorandum of signature, page 21.)

PROCÈS-VERBAL DE SIGNATURE

Le 16 décembre 1949, à 23 h. 45', il a été procédé à l'ouverture de ce Protocole, lequel a été successivement revêtu de la signature des Plénipotentiaires pour les pays suivants:

pour la RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE L'ALLEMAGNE, parafé sous réserve d'approbation par la Haute Commission Alliée pour l'Allemagne, par le Dr Ludwig Imhoff;

pour l'ARGENTINE, *ad referendum*, par M. Enrique Moss, Chargé d'Affaires a.i. d'Argentine à Bruxelles;

pour la BELGIQUE, sous réserve de ratification, par M. Max Suetens, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire;

pour le DANEMARK, par S.E. M. Bent Fritz Falkenstjerne, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Danemark à Bruxelles;

pour la RÉPUBLIQUE DOMINICAINE, *ad referendum*, par le Dr Tulio Franco Franco, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la République Dominicaine à Berne;

pour l'ESPAGNE, par le Marquis de Merry del Val, Chargé d'Affaires a.i. d'Espagne à Bruxelles;

pour la FRANCE, *ad referendum*, par M. Lécuyer, Conseiller Technique au Ministère des Affaires Etrangères;

pour la GRANDE-BRETAGNE et l'IRLANDE DU NORD, par M. G. Cockerham;

pour l'IRAK, par M. Taher al-Pachachi, Chargé d'Affaires d'Irak à Bruxelles;

pour l'ITALIE, par M. Emilio Caccialupi, Conseiller Commercial à l'Ambassade d'Italie à Bruxelles;

pour le JAPON¹, par M. Tadashi Ishida, Chef de la Section des Douanes au Ministère des Finances;

pour le LIBAN, par M. Joseph Harfouche, Chargé d'Affaires du Liban à Bruxelles;

pour le LUXEMBOURG, sous réserve de ratification, par M. Jean-Pierre Kremer, Conseiller à la Légation du Luxembourg à Bruxelles;

pour le MEXIQUE, *ad referendum*, par S.E. M. Francisco A. de Icaza, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Mexique à Bruxelles;

pour la SUISSE, par M. A. Marcionelli, Conseiller à la Légation de Suisse à Bruxelles;

pour la YOUGOSLAVIE, sous réserve d'approbation ultérieure, par M. Mihajlo Ristic, Attaché Commercial-adjoint à la Légation de Yougoslavie à Bruxelles;

¹ Sous réserve de l'approbation prescrite par la Constitution du Japon. (Cette réserve résulte de la rédaction des pleins pouvoirs.)

TRANSLATION—TRADUCTION

MEMORANDUM OF SIGNATURE

On 16 December 1949, at 2345 hours, the Protocol was opened and the plenipotentiaries of the following countries successively affixed their signature thereto:

- for the FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY, initialled by Dr. Ludwig Imhoff, subject to approval by the Allied High Commission for Germany;
- for ARGENTINA, *ad referendum*, by Mr. Enrique Moss, Acting Chargé d'Affaires of Argentina at Brussels;
- for BELGIUM, subject to ratification, by Mr. Max Suetens, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary;
- for DENMARK, by H.E. Mr. Bent Fritz Falkenstjerne, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Denmark at Brussels;
- for the DOMINICAN REPUBLIC, *ad referendum*, by Dr. Tulio Franco Franco, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Dominican Republic at Berne;
- for SPAIN, by the Marquis de Merry del Val, Acting Chargé d'Affaires of Spain at Brussels;
- for FRANCE, *ad referendum*, by Mr. Lécuyer, Technical Counsellor to the Ministry of Foreign Affairs;
- for GREAT BRITAIN and NORTHERN IRELAND, by Mr. G. Cockerham;
- for IRAQ, by Mr. Taher al-Pachachi, Chargé d'Affaires of Iraq at Brussels;
- for ITALY, by Mr. Emilio Caccialupi, Commercial Counsellor to the Italian Embassy at Brussels;
- for JAPAN,¹ by Mr. Tadashi Ishida, Head of the Customs Section of the Ministry of Finance;
- for LEBANON, by Mr. Joseph Harfouche, Chargé d'Affaires of Lebanon at Brussels;
- for LUXEMBOURG, subject to ratification, by Mr. Jean-Pierre Kremer, Counsellor of the Luxembourg Legation at Brussels;
- for MEXICO, *ad referendum*, by H.E. Mr. Francisco A. de Icaza, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Mexico at Brussels;
- for SWITZERLAND, by Mr. A. Marcionelli, Counsellor of the Swiss Legation at Brussels;
- for YUGOSLAVIA, subject to subsequent approval, by Mr. Mihajlo Ristic, Assistant Commercial Attaché at the Legation of Yugoslavia at Brussels;

¹ Subject to the approval required by the Japanese Constitution. (This reservation results from the wording of the credentials.)

le 12 janvier 1950, sous réserve de ratification, par S.E. M. Tryphon Triantaphyllakos, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de GRÈCE à Bruxelles;

le 25 janvier 1950, par M. Edmond Sylvain, Chargé d'Affaires a.i. de la République d'HAÏTI à Bruxelles;

le 2 février 1950, par S.E. M. Ragnar Numelin, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de FINLANDE à Bruxelles;

le 7 février 1950, par S.E. M. Ahmed Bey Rachid, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire d'ÉGYPTÉ à Bruxelles;

le 9 février 1950, par M. B.F.-H.B. Tyabji, Chargé d'Affaires a.i. de l'UNION INDIENNE à Bruxelles;

le 15 février 1950, sous réserve de l'approbation du Parlement, par le Baron Göran von Otter, Premier Secrétaire à la Légation de SUÈDE à Bruxelles;

le 27 février 1950, par M. John Paul Quinn, Chargé d'Affaires a.i. d'AUSTRALIE à La Haye;

le 7 mars 1950, sous réserve de ratification, par S.E. M. Johan Raeder, Ministre de NORVÈGE à Bruxelles;

le 8 mars 1950, par M. Miguel Espeluis y Pedroso, Comte de Morales, Chargé d'Affaires a.i. d'ESPAGNE à Bruxelles;

le 17 mars 1950, *ad referendum* du Parlement Brésilien, par S.E. M. Renato de Lacerda Lago, Ambassadeur des ETATS-UNIS DU BRÉSIL à Bruxelles;

le 20 mars 1950, par M. Hamid Ali, Attaché Commercial du PAKISTAN à Londres;

le 27 mars 1950, par M. Arturo Gómez Jaramillo, Attaché Commercial à la Légation de COLOMBIE à Bruxelles;

le 28 mars 1950, par S.E. B. Ph. Baron van Harinxma thoe Slooten, Ambassadeur des PAYS-BAS à Bruxelles;

le 31 mars 1950, sous réserve du consentement définitif du Gouvernement Autrichien, par M. Kurt Farbowsky, Chargé d'Affaires a.i. d'AUTRICHE à Bruxelles;

par M. Bruce Macdonald, Conseiller Commercial près l'Ambassade du CANADA à Bruxelles;

par S.E. M. Philip Rudolph Botha, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de l'UNION DE L'AFRIQUE DU SUD à Bruxelles.

Le présent Procès-Verbal, clôturé à Bruxelles, le 31 mars 1950 à 18 h., restera annexé à l'original du Protocole.

Le Directeur
Chef de la Section des Traités
au Ministère des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur
(Signé) Jul. A. DENOËL

on 12 January 1950, subject to ratification, by H.E. Mr. Tryphon Triantaphyllakos, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of GREECE at Brussels;

on 25 January 1950, by Mr. Edmond Sylvain, Acting Chargé d'Affaires of the Republic of HAITI at Brussels;

on 2 February 1950, by H.E. Mr. Ragnar Numelin, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of FINLAND at Brussels;

on 7 February 1950, by H.E. Mr. Ahmed Bey Rachid, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of EGYPT at Brussels;

on 9 February 1950, by Mr. B. F.-H. B. Tyabji, Acting Chargé d'Affaires of the INDIAN UNION at Brussels;

on 15 February 1950, subject to approval by Parliament, by Baron Göran von Otter, First Secretary at the Legation of SWEDEN at Brussels;

on 27 February 1950, by Mr. John Paul Quinn, Acting Chargé d'Affaires of AUSTRALIA at The Hague;

on 7 March 1950, subject to ratification, by H.E. Mr. Johan Raeder, Minister of NORWAY at Brussels;

on 8 March 1950, by Mr. Miguel Espeluis y Pedroso, Count de Morales, Acting Chargé d'Affaires of SPAIN at Brussels;

on 17 March 1950, *ad referendum* to the Brazilian Parliament, by H.E. Mr. Renato de Lacerda Lago, Ambassador of the UNITED STATES OF BRAZIL at Brussels;

on 20 March 1950, by Mr. Hamid Ali, Commercial Attaché of PAKISTAN at London;

on 27 March 1950, by Mr. Arturo Gómez Jaramillo, Commercial Attaché at the Legation of COLOMBIA at Brussels;

on 28 March 1950, by H.E. B. Ph. Baron van Harinxma thoe Slooten, Ambassador of the NETHERLANDS at Brussels;

on 31 March 1950, subject to final agreement of the Austrian Government, by Mr. Kurt Farbowsky, Acting Chargé d'Affaires of AUSTRIA at Brussels;

by Mr. Bruce Macdonald, Commercial Counsellor to the CANADIAN Embassy at Brussels;

by H.E. Mr. Philip Rudolph Botha, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the UNION OF SOUTH AFRICA at Brussels;

The present memorandum closed at Brussels on 31 March 1950 at 18 hours shall remain attached to the original Protocol.

Director
Head of the Treaties Section
of the Ministry of Foreign Affairs
and of Foreign Trade
(Signed) Jul. A. DENOËL

No. 925

**ECUADOR
and
BRAZIL**

**Exchange of notes constitnting an agreement for the exchange of
diplomatic correspondence by airmail in special diplomatic bags.
Quito, 15 November 1946 and 31 May 1947**

Official texts: Spanish and Portuguese.

Registered by Ecuador on 5 October 1950.

**ÉQUATEUR
et
BRÉSIL**

**Echange de notes constituant un accord pour l'échange de la corres-
pondance diplomatique par valises spéciales et par voie aérienne.
Quito, 15 novembre 1946 et 31 mai 1947**

Textes officiels espagnol et portugais.

Enregistré par l'Equateur le 5 octobre 1950.

No. 925. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF ECUADOR AND THE GOVERNMENT OF BRAZIL FOR THE EXCHANGE OF DIPLOMATIC CORRESPONDENCE BY AIRMAIL IN SPECIAL DIPLOMATIC BAGS. QUITO, 15 NOVEMBER 1946 AND 31 MAY 1947

Nº 925. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉQUATEUR ET LE GOUVERNEMENT DU BRÉSIL POUR L'ÉCHANGE DE LA CORRESPONDANCE DIPLOMATIQUE PAR VALISES SPÉCIALES ET PAR VOIE AÉRIENNE. QUITO, 15 NOVEMBRE 1946 ET 31 MAI 1947

I

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

EMBAIXADA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

Quito, 15 de novembro de 1946

No. 26

Senhor Ministro,

Tenho a honra de propor a Vossa Excelência, em nome do Govêrno dos Estados Unidos do Brasil e em complemento do acôrdo administrativo concluído por troca de notas, em 18 de fevereiro de 1921, um novo ajuste, também de caráter administrativo, destinado a regular a expedição e o recebimento da correspondência diplomática dos dois países em malas diplomáticas especiais, por via aérea, nos seguintes termos:

1. A correspondência diplomática de caráter urgente permutada entre o Ministério das Relações Exteriores do Brasil e a Embaixada do Brasil em Quito e, bem assim, a trocada entre o Ministério das Relações Exteriores do Equador e a Embaixada do Equador no Rio de Janeiro, deverão ser transportadas por via aérea em malas diplomáticas especiais de lona ou de outro material, cujo uso a experiência aconselhe, de 0,60 por 0,40 (sessenta por quarenta centímetros) no máximo, não ultrapassando, quando cheias, a espessura de 0,20 (vinte centímetros) e o pêsô de dois quilos.

¹ Came into force on 31 May 1947, by the exchange of the said notes.

¹ Entré en vigueur le 31 mai 1947, par l'échange desdites notes.

2. As autoridades postais brasileiras e equatorianas tomarão as medidas complementares necessárias á execução do serviço e fixarão, de comum acôrdo e segundo as indicações sugeridas pela experiência, no Rio de Janeiro e em Quito, respectivamente, dia, hora e local de entrega das malas que serão expedidas, com caráter urgente, pelos correios locais, dentro das malas postais destinadas ao transporte da correspondência aérea trocada entre os dois países contratantes.

3. As malas aéreas serão munidas de fechaduras, cadeados ou fechos de segurança, ficando o Ministério das Relações Exteriores do Brasil e a Embaixada do Brasil em Quito de posse das chaves, alicates ou fechos de segurança das malas brasileiras e o Ministério das Relações Exteriores de posse de igual material das malas equatorianas.

4. As malas diplomáticas de ambos os países serão invioláveis, isentas de verificação e gozarão de tôdas as franquias concedidas aos correios de Gabinete.

5. O pagamento das despesas de transporte aéreo internacional das malas diplomáticas de ambos os países será feito ao Correio, obedecida a tabela que estis ver em vigor, pelo Ministério das Relações Exteriores do Brasil, tanto das malas brasileiras como das equatorianas, expedidas do Rio de Janeiro, e pelo Ministério das Relações Exteriores do Equador, tanto das malas equatorianas como das brasileiras expedidas em Quito.

6. Os Ministérios das Relações Exteriores dos dois países contratantes e suas respectivas Embaixadas poderão expedir, cada uma, no máximo, quatro malas aéreas por mês.

7. O presente acôrdo entrará em vigor nesta data, podendo ser denunciado por meio de nota. A denúncia produzirá os seus efeitos um mês após a data do seu recebimento pelo Ministério das Relações Exteriores do outro Govêrno.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta consideração.

(Assinado) Oswaldo CORREIA

A Sua Excelência o Senhor Doutor José Vicente Trujillo
Ministro de Estado das Relações Exteriores

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

II

REPÚBLICA DEL ECUADOR
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Departamento de Actos y Organismos Internacionales

31 de Mayo de 1947

No. 7 DAO

Señor Encargado de Negocios:

Tengo el honor de referirme a la atenta nota de esa Honorable Embajada, número 26, fechada el 15 de Noviembre de 1946, y autorizado por el respectivo Departamento gubernamental ecuatoriano, me permito comunicar a Vuestra Señoría que el Gobierno del Ecuador acepta el nuevo convenio de carácter administrativo, propuesto en la nota de mi referencia, destinado a reglamentar la expedición y el recibo de la correspondencia diplomática de los países, en valijas diplomáticas especiales, por vía aérea, en los siguientes términos:

1. La correspondencia diplomática, de carácter urgente, intercambiada entre el Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador y la Embajada del Ecuador en Río de Janeiro como la intercambiada entre el Ministerio de Relaciones del Brasil y la Embajada del Brasil en Quito, deberán ser transportadas por vía aérea, en valijas diplomáticas especiales de lona o de otro material, cuyo uso aconseje la experiencia, 0,60 x 0,40 (sesenta por cuarenta centímetros), a lo máximo, sin que sobrepasen, cuando estén llenas, el grosor de 0,20 (veinte centímetros), y el peso de dos (2) quilos.

2. Las autoridades postales ecuatorianas y brasileñas tomarán las medidas complementarias necesarias para la ejecución del servicio y fijarán, de común acuerdo y siguiendo las indicaciones sugeridas por la experiencia, en Quito, y en Río de Janeiro, respectivamente, día, hora y local de entrega de las valijas que serán expedidas con carácter urgente por los correos locales, dentro de las valijas postales destinadas al transporte de la correspondencia aérea intercambiada entre los dos países contratantes.

3. Las valijas estarán provistas de cerraduras, candados o cierres de seguridad, quedando el Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador y la Embajada del Ecuador en Río de Janeiro en posesión de las llaves, alicates o cierres de seguridad de las valijas ecuatorianas y el Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil y la Embajada del Brasil en Quito en posesión de igual material de las valijas brasileñas.

4. Las valijas diplomáticas de ambos países serán inviolables, estarán exentas de inspección y gozarán de todas las franquicias concedidas a los correos de Gabinete.

5. El pago de los gastos de transporte aéreo internacional de las valijas diplomáticas de ambos países, será hecho al Correo, en conformidad con la tabla que estuviere en vigencia, por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador, tanto de las valijas ecuatorianas como de las brasileñas, expedidas de Quito, y por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil, tanto de las valijas brasileñas como de las ecuatorianas, expedidas de Río de Janeiro.

6. Los Ministerios de Relaciones Exteriores de los dos países contratantes y sus respectivas Embajadas podrán expedir, cada uno, a lo máximo cuatro valijas aéreas por mes.

7. El presente Acuerdo entrará en vigencia en esta fecha, pudiendo ser denunciado por medio de nota. La denuncia producirá sus efectos un mes después de la fecha de recibo por el Ministerio de Relaciones Exteriores del otro gobierno.

Aprovecho la oportunidad para renovar a Vuestra Señoría el testimonio de mi distinguida consideración.

(Firmado) José Vicente TRUJILLO

Al Honorable Señor Don Paulo Rio Branco Nabuco de Gouvea
Encargado de Negocios ad interim del Brasil

TRANSLATION — TRADUCTION

I

EMBASSY OF THE UNITED STATES OF BRAZIL

Quito, 15 November 1946

No. 26.

Monsieur le Ministre,

I have the honour to propose to Your Excellency, in the name of the Government of the United States of Brazil and as a complement to the Administrative Agreement concluded by notes exchanged on 18 February 1921, a new arrangement, likewise of an administrative nature, to regulate the dispatch and the delivery of the diplomatic correspondence of the two countries by airmail in special diplomatic bags, in the following terms:

1. The diplomatic correspondence of an urgent character exchanged between the Brazilian Ministry of Foreign Affairs and the Brazilian Embassy of Quito and, similarly, that exchanged between the Ecuadorian Ministry of Foreign Affairs and the Ecuadorian Embassy at Rio de Janeiro shall be carried by airmail in special diplomatic bags made of canvas or other material deemed suitable in the light of experience, which shall not measure more than 0.60 x 0.40 (sixty by forty centimetres) and shall not, when full, measure more than 0.20 (twenty centimetres) across or weigh more than 2 kilogrammes.

2. The Brazilian and Ecuadorian postal authorities shall take the complementary measures requisite for performing the service and shall by common consent and in the light of their experience appoint the day, hour and place for the delivery of the bags at Rio de Janeiro and at Quito, respectively, which shall be dispatched by the local posts in mail bags used for the air transport of correspondence exchanged between the two contracting States.

3. The bags shall be provided with locks, padlocks and safety bolts, the Ministry of Foreign Affairs of Brazil and the Brazilian Embassy at Quito keeping possession of the keys or pliers of the Brazilian bags, and the Ecuadorian Ministry of Foreign Affairs and the Ecuadorian Embassy at Rio de Janeiro keeping possession of the keys or pliers of the Ecuadorian bags.

4. The diplomatic bags of both countries shall be inviolable and not liable to inspection and shall enjoy the privileges accorded to Cabinet mail.

5. Payment of international airmail charges for the diplomatic bags of the two countries shall be made to the postal authorities, at the rates in force, by the Ministry of Foreign Affairs of Brazil for the Brazilian and Ecuadorian bags

TRADUCTION — TRANSLATION

I

AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL

Quito, le 15 novembre 1946

N° 26.

Monsieur le Ministre,

Au nom du Gouvernement des Etats-Unis du Brésil, j'ai l'honneur de proposer à Votre Excellence de compléter l'accord administratif intervenu le 18 février 1921, sous forme d'échange de notes, par la conclusion d'un nouvel arrangement administratif qui aurait pour objet de réglementer l'expédition et la réception de la correspondance diplomatique entre les deux pays par valises spéciales et par voie aérienne, et qui serait rédigé dans les termes suivants:

1. La correspondance diplomatique urgente échangée entre le Ministère des relations extérieures du Brésil et l'Ambassade du Brésil à Quito, ainsi qu'entre le Ministère des relations extérieures de l'Équateur et l'Ambassade de l'Équateur à Rio-de-Janeiro, sera transportée par voie aérienne dans des valises diplomatiques spéciales en toile ou toute autre matière qui s'avérera la plus pratique à l'usage; ces valises ne devront pas mesurer plus de 60 cm. sur 40 cm. (soixante centimètres sur quarante) et, une fois remplies, leur hauteur ne devra pas dépasser 20 cm. (vingt centimètres) et leur poids deux kilogrammes.

2. Les autorités postales brésiliennes et équatoriennes prendront les mesures complémentaires nécessaires à l'exécution du service et fixeront de commun accord, compte tenu de l'expérience, le jour, l'heure et le lieu de la remise des valises à Rio-de-Janeiro et à Quito respectivement; les valises seront expédiées comme envoi urgent par les services postaux locaux dans les valises postales destinées au transport de la correspondance par la voie aérienne entre les deux Etats contractants.

3. Les valises spéciales seront munies de serrures, de cadenas ou de fermetures de sûreté; le Ministère des relations extérieures du Brésil et l'Ambassade du Brésil à Quito conserveront les clefs, les pinces ou les systèmes de sûreté des valises brésiliennes, et le Ministère des relations extérieures de l'Équateur et l'Ambassade de l'Équateur à Rio-de-Janeiro conserveront les clefs, les pinces ou les systèmes de sûreté des valises équatoriennes.

4. Les valises diplomatiques des deux pays seront inviolables; elles ne seront pas soumises au contrôle et elles jouiront de tous les privilèges accordés au courrier de cabinet.

5. Les frais de transport international par la voie aérienne des valises diplomatiques des deux pays seront acquittés à l'administration des postes, selon le tarif en vigueur, par le Ministère des relations extérieures du Brésil pour les

dispatched from Rio de Janeiro and by the Ministry of Foreign Affairs of Ecuador for the Ecuadorian and Brazilian bags dispatched from Quito.

6. The Ministries of Foreign Affairs of the two contracting States and their respective Embassies shall each be authorized to dispatch by airmail not more than four bags per month.

7. This Agreement shall enter into force on this date and may be denounced by note. Such denunciation shall become effective one month after its receipt by the Ministry of Foreign Affairs of the other Government.

I have the honour to be, etc.

(Signed) Oswaldo CORREIA

To His Excellency Dr. José Vicente Trujillo
Minister of State for Foreign Affairs

II

REPUBLIC OF ECUADOR MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Department of International Instruments and Agencies

No. 7 DAO

31 May 1947

Sir,

I have the honour to refer to the note received from your Embassy dated 15 November 1946 (No. 26) and, having been authorized by the Government department concerned, wish to inform you that the Government of Ecuador accepts the new administrative arrangement which is proposed in the said note and the object of which is to regulate the dispatch and the delivery of the diplomatic correspondence of the two countries by airmail in special diplomatic bags, in the following terms:

[See note 1]

I have the honour to be, etc.

(Signed) José Vicente TRUJILLO

To the Honourable Don Paulo Rio Branco Nabuco de Gouvea
Acting Chargé d'Affaires of Brazil

valises brésiliennes ou équatoriennes expédiées de Rio-de-Janeiro, et par le Ministère des relations extérieures de l'Équateur pour les valises équatoriennes ou brésiliennes expédiées de Quito.

6. Les Ministères des relations extérieures des deux Etats contractants et leurs Ambassades respectives pourront chacun expédier chaque mois au maximum quatre valises par la voie aérienne.

7. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de ce jour; il pourra être dénoncé par une note. La dénonciation produira ses effets un mois après sa réception par le Ministère des relations extérieures de l'autre Gouvernement.

Je saisis, etc.

(Signé) Oswaldo CORREIA

Son Excellence Monsieur José Vicente Trujillo
Ministre d'Etat des relations extérieures

II

RÉPUBLIQUE DE L'ÉQUATEUR MINISTÈRE DES RELATIONS EXTÉRIEURES

Département des actes et des organismes internationaux

Nº. 7 DAO

31 mai 1947

Monsieur le Chargé d'affaires,

Me référant à la note de l'Ambassade du Brésil n° 26 en date du 15 novembre 1946 et agissant avec l'autorisation du département ministériel intéressé, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le Gouvernement de l'Équateur accepte le nouvel arrangement administratif proposé dans la note susvisée, qui doit réglementer l'expédition et la réception de la correspondance diplomatique entre les deux pays par valises spéciales et par voie aérienne, et qui est rédigé dans les termes suivants:

[Voir note 1]

Je saisis, etc.

(Signé) José Vicente TRUJILLO

Monsieur Paolo Rio Branco Nabuco de Gouvea
Chargé d'affaires du Brésil

No. 926

**ECUADOR
and
ITALY**

**Declaration of Friendship and Collaboration. Signed at Quito, on 24
August 1949**

Official texts: Spanish and Italian.

Registered by Ecuador on 5 October 1950.

**ÉQUATEUR
et
ITALIE**

Déclaration d'amitié et de collaboration. Signée à Quito, le 24 août 1949

Textes officiels espagnol et italien.

Enregistrée par l'Equateur le 5 octobre 1950.

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

No 926. DECLARACIÓN DE AMISTAD Y COLABORACIÓN ECUATORIANO-ITALIANA

El GOBIERNO DEL ECUADOR y el GOBIERNO DE ITALIA, animados del vivo deseo de estrechar aun más las cordiales relaciones de amistad que felizmente existen entre los dos países, y de intensificar los vínculos de solidaridad entre sus instituciones democráticas,

DECLARAN:

1º La intención de preservar el patrimonio común de su cultura latina y mantener su propia tradición cristiana, mediante una colaboración recíproca para el desarrollo e intensificación de un estrecho intercambio cultural;

2º El propósito de prestarse mutuo apoyo en el campo de la pacífica colaboración internacional, para la defensa del orden jurídico dentro de la comunidad de naciones y la protección de sus legítimos intereses;

3º La necesidad de asegurar la defensa de la democracia y de sus instituciones libres, aplicando el principio de convivencia pacífica entre los pueblos y de la colaboración real y efectiva en el campo de las actividades económicas y comerciales, que sirvan para elevar el nivel de vida sobre bases de progreso, de paz y de trabajo;

4º La conveniencia de ajustar en el futuro acuerdos bilaterales para intensificar la colaboración jurídica, cultural, comercial, económica y de trabajo.

FIRMADO en Quito, a 24 de Agosto de 1949, en doble original, cada uno en idioma español e italiano, ambos igualmente con pleno valor.

G. PERCE

L. N. PONCE

S. ALDISIO

G. BRUSASCA

ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN

No 926. DICHIARAZIONE DI AMICIZIA E COLLABORAZIONE
ITALO-EQUATORIANA

IL GOVERNO ITALIANO ed il GOVERNO EQUATORIANO, animati dal vivo desiderio di rafforzare sempre più le cordiali relazioni di amicizia che felicemente esistono fra i due Paesi e di intensificare i vincoli di solidarietà fra le proprie istituzioni democratiche

DICHIARANO:

1° L'intenzione di preservare il patrimonio comune della loro cultura latina e di salvaguardare la propria tradizione cristiana mediante una reciproca collaborazione diretta a sviluppare e rafforzare il loro stretto intercambio culturale;

2° Il proposito di prestarsi mutuo appoggio nel campo della pacifica collaborazione internazionale, per la difesa dell'ordine giuridico nel seno della comunità delle Nazioni e la protezione dei loro interessi legittimi;

3° La necessità di assicurare la difesa della democrazia e delle sue libere istituzioni, applicando il principio della pacifica convivenza dei popoli e quella della collaborazione reale ed effettiva nel campo delle attività economiche e commerciali, tendenti ad elevare il livello di vita su una base di progresso, di pace e di lavoro;

4° L'opportunità di procedere in avvenire ad accordi bilaterali per intensificare la reciproca collaborazione in materia giuridica, culturale, commerciale, economica e di lavoro.

FATTO in Quito addì 24 Agosto del 1949 in doppio originale in lingua italiana e spagnuola, facenti entrambi ugualmente fede.

S. ALDISIO

G. BRUSASCA

G. PERCE

L. N. PONCE

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 926. DECLARATION¹ OF FRIENDSHIP AND COLLABORATION
BETWEEN ITALY AND ECUADOR. SIGNED AT QUITO, ON 24
AUGUST 1949

The GOVERNMENT OF ITALY and the GOVERNMENT OF ECUADOR, being most desirous of further strengthening the cordial relations of friendship which happily exist between the two countries and of reinforcing the bonds of solidarity between their democratic institutions

D E C L A R E :

1. Their intention to preserve the common heritage of their Latin culture and to safeguard their Christian tradition by mutual collaboration to develop and strengthen the close cultural relations between them;

2. Their purpose of lending each other mutual support in matters concerned with peaceful international collaboration, for the defence of the rule of law in the community of nations and the protection of their legitimate interests:

3. The necessity of ensuring the defence of democracy and of its free institutions, applying the principle of peaceful good neighbourliness among the peoples and of genuine and effective collaboration in economic and commercial matters, with a view to raising the standard of living on the basis of progress, peace and work;

4. The desirability of concluding bilateral agreements in the future in order to strengthen their mutual collaboration in legal, cultural, commercial, economic and labour matters.

DONE at Quito on 24 August 1949, in duplicate, in the Italian and the Spanish languages, both texts being equally authentic.

S. ALDISIO
G. BRUSASCA

G. PERCE
L. N. PONCE

¹ Came into force on 24 August 1949 by signature.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 926. DÉCLARATION¹ D'AMITIÉ ET DE COLLABORATION
ENTRE L'ITALIE ET L'ÉQUATEUR. SIGNÉE À QUITO, LE 24
AOÛT 1949

Le GOUVERNEMENT ITALIEN et le GOUVERNEMENT ÉQUATORIEN, animés du vif désir de rendre encore plus étroites les cordiales relations d'amitié qui existent si heureusement entre les deux pays et de multiplier les liens de solidarité entre leurs institutions démocratiques,

AFFIRMENT :

1. Leur intention de protéger leur patrimoine commun de culture latine et de sauvegarder leur tradition chrétienne grâce à une collaboration visant à développer et à intensifier leurs échanges culturels;

2. Leur dessein de se prêter un appui mutuel sur le plan de la coopération pacifique internationale, pour la défense de l'ordre juridique au sein de la communauté des nations et pour la protection de leurs intérêts légitimes;

3. La nécessité d'assurer la défense de la démocratie et de ses libres institutions en appliquant le principe du voisinage pacifique des peuples et d'une coopération véritable et effective dans le domaine des activités économiques et commerciales orientées vers le relèvement des niveaux de vie dans le progrès, la paix et le travail;

4. L'opportunité de conclure dans l'avenir des accords bilatéraux en vue de développer la coopération en matière juridique, culturelle, commerciale et économique et dans le domaine du travail.

FAIT À Quito, le 24 août 1949, en double exemplaire, en langue italienne et en langue espagnole, les deux textes faisant également foi.

S. ALDISIO
G. BRUSASCA

G. PERCE
L. N. PONCE

¹ Entrée en vigueur le 24 août 1949, par signature.

No. 927

**UNION OF SOUTH AFRICA
and
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND**

**Agreement in connexion with the establishment of civil air services
between the Union and the United Kingdom (with annex). Signed
at Pretoria, on 26 October 1945**

Official texts: English and Afrikaans

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**UNION SUD-AFRICAINE
et
ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET
D'IRLANDE DU NORD**

**Accord relatif à l'établissement de services aériens civils entre l'Union
et le Royaume-Uni (avec annexe). Signé à Prétoria, le 26 octobre
1945**

Textes officiels anglais et afrikaans.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

No. 927. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOUTH AFRICA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND IN CONNEXION WITH THE ESTABLISHMENT OF CIVIL AIR SERVICES BETWEEN THE UNION AND THE UNITED KINGDOM. SIGNED AT PRETORIA, ON 26 OCTOBER 1945

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOUTH AFRICA: Field Marshal The Right Honourable Jan Christian Smuts, C.H., K.C., D.T.D., M.P., Prime Minister, Minister of External Affairs and of Defence for the Union of South Africa.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND: The Honourable Sir Evelyn Baring, K.C.M.C., High Commissioner in the Union of South Africa, for His Majesty's Government in the United Kingdom.

It being in the interests of public convenience and necessity that direct air communications should be re-established as soon as the military situation permits between the Union of South Africa and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

And it having been recommended at the International Civil Aviation Conference held at Chicago in November and December, 1944, that Agreements for the operation of air services should contain clauses substantially in conformity with those set out in the draft form of standard agreement incorporated in Section VIII of the Final Act² of the Conference entitled "Form of Standard Agreement for Provisional Air Routes":

The Government of the Union of South Africa of the one part and the Government of the United Kingdom of the other (hereinafter called the Contracting Parties) have agreed as follows:

- (1) Each Contracting Party grants to the other for the purpose of the establishment of the civil air services herein described, the rights specified in the Annex to this Agreement.
- (2) Each Contracting Party grants within its territory to the designated airline of the other shown in the Annex to this Agreement the operating permission designated therein, along the route therein described.

¹ Came into force on 26 October 1945, by signature.

² International Civil Aviation Conference, Chicago, Illinois, 1 November to 7 December 1944. *Final Act and Related Documents*, United States of America, Department of State publication 2282, Conference Series 64.

AFRIKAANS TEXT — TEXTE AFRIKAANS

No. 927. OOREENKOMS TUSSEN DIE REGERING VAN DIE UNIE
VAN SUID-AFRIKA EN DIE REGERING VAN DIE VERENIGDE
KONINKRYK VAN GROOT-BRITTANJE EN NOORD-IERLAND,
IN VERBAND MET DIE INSTELLING VAN BURGERLIKE LUG-
DIENSTE TUSSEN DIE UNIE EN DIE VERENIGDE KONINKRYK

NAMENS DIE REGERING VAN DIE UNIE VAN SUID-AFRICA: Veldmaarskalk die Hoog-
edelagbare Jan Christiaan Smuts, C.H., K.C., D.T.D., L.V., Eerste Minister,
Minister van Buitelandse Sake en van Verdediging van die Unie van Suid-Afrika.

NAMENS DIE REGERING VAN DIE VERENIGDE KONINKRYK VAN GROOT-BRITTANJE EN
NOORD-IERLAND: Die Edelagbare Sir Evelyn Baring, K.C.M.G., Hoe Kommissaris
in die Unie van Suid-Africa vir Sy Majesteit se Regering in die Verenigde
Koninkryk.

Nademaal dit in die belang van die openbare gerief en behoefte is dat
regstreekse lugverbindings opnuut tussen die Unie van Suid-Afrika en die Ver-
enigde Koninkryk van Groot-Brittanje en Noord-Ierland ingestel moet word sodra
die militêre toestand dit toelaat:

en nademaal daar op die Internasionale Burgerlike Lugvaartkonferensie wat
in November en Desember 1944 in Chicago gehou is, aanbeveel is dat ooreenkomste
om lugdienste in bedryf te hê klousules moet bevat wat wesenlik ooreenkom met
dié wat aangegee is in die konsepvorm van standaard-ooreenkoms wat opgeneem
is in artikel VIII van die Finale Akte van die Konferensie getiteld „Vorm van
Standaard-ooreenkoms vir Voorlopige Lugroetes”:

het die Regering van die Unie van Suid-Afrika aan die een kant en die
Regering van die Verenigde Koninkryk aan die ander kant (hierna genoem die
kontrakterende partye) as volg ooreengekom:—

- (1) Elke kontrakterende party verleen aan die ander party vir doeleindes van
die instelling van die burgerlike lugdienste wat hierin beskryf word, die
regte vermeld in die aanhangsel van hierdie ooreenkoms.
- (2) Elke kontrakterende party verleen binne sy gebied aan die aangewese
lugvaartlyn van die ander party wat in die aanhangsel van hierdie
ooreenkoms aangedui word die vergunning om die diens (te) daarin
genoem op die daarin vermelde roete in bedryf te hê.

(3) The Contracting Parties agree that:

- (a) the charges which either may impose or permit to be imposed on the designated airline of the other for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services;
- (b) fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of either Contracting Party by the other or by the nationals of the other and intended solely for use by aircraft of the designated airline of the other party operated on the Air Service described in the Annex shall be accorded national and most-favoured-nation treatment with respect to the imposition of customs dues, inspection fees or other national duties or charges by the Contracting Party whose territory is entered;
- (c) the fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline of either Contracting Party authorized to operate the routes and services described in the Annex 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 by such aircraft on flights in that territory.

(4) Each Contracting Party agrees to recognize as valid the certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by the other, for the purpose of operating the air services described in the Annex, provided that (a) such certificates and licences satisfy the minimum standards set out in the Annexes to the Convention for the regulation of Aerial Navigation, Paris, 1919, or such other International Convention as may take its place and (b) either Contracting Party may refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences issued or rendered valid to its own nationals by the other or any other country.

(5) The Contracting Parties agree that:-

- (a) the laws and regulations of each 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 other without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory

(3) Die kontrakterende partye kom ooreen dat:—

- (a) die gelde wat enigeen van hulle van die aangewese lugvaartlyn van die ander party kan vorder, of toelaat dat dit gevorder word, vir die gebruik van lughawes en ander fasiliteite nie hoër mag wees nie as dié betaalbaar vir die gebruik van sulke lughawes en fasiliteite deur sy nasionale vliegtuie wat vir soortgelyke internasionale dienste gebruik work;
 - (b) aan brandstof, smeerolie en onderdele wat in die gebied van een van die twee kontrakterende partye deur die ander party of deur die landsburgers van die ander party ingebring word en uitsluitlik bedoel is vir gebruik deur vliegtuie van die aangewese lugvaartlyn van die ander party wat vir die in die aanhangsel beskrewe lugdiens gebruik word, nasionale behandeling en behandeling soos vir die mees begunstigde nasie verleen moet word ten opsigte van die heffing van doeaneregte, inspeksiegelde of ander nasionale regte of gelde deur die kontrakterende party wie se gebied binnegegaan word;
 - (c) die brandstof, smeerolie, onderdele, gereelde uitrusting en vliegtuigvoorrade wat gehou word aan boord van die vliegtuie van die aangewese lugvaartlyn van een van die kontrakterende partye wat gemagtig is om die roetes te eksploteer en die dienste in bedryf te hê, soos in die aanhangsel beskryf, by aankoms in of vertrek uit die gebied van die ander kontrakterende party vrygestel moet wees van doeane-inspeksiegelde of soortgelyke regte of gelde, selfs al word sulke voorrade deur sulke vliegtuie op vlugte in daardie gebied gebruik of verbruik.
- (4) Elke kontrakterende party onderneem om die sertifikate van lugwaardigheid, sertifikate van bevoegdheid en lisensies was deur die ander party uitgereik of geldig gemaak is, as geldig te erken met die doel om die lugdiens te beskryf in die aanhangsel in bedryf te hê, met dien verstande dat (a) sulke sertifikate en lisensies voldoen aan die minimum standarde wat aangegee is in die aanhangsels van die Konvensie vir die Regulering van Lugvaart, Parys 1919, of 'n ander internasionale konvensie wat in die plek daarvan gestel mag word, en (b) enigeen van die kontrakterende partye kan weier om, vir die doel van vlugte bo sy eie gebied, bevoegdheidsertifikate en lisensies te erken wat aan sy eie landsburgers deur die ander party of deur enige ander land uitgereik of geldig gemaak is.
- (5) Die kontrakterende partye kom ooreen dat:—
- (a) die wette en regulasies van elkeen met betrekking tot die toegang tot of vertrek uit sy gebied van vliegtuie wat vir internasionale lugvaart gebruik word, of met betrekking tot die gebruik en navigasie van sulke vliegtuie terwyl hulle binne sy gebied is, op die vliegtuie van die ander party, sonder onderskeid wat betref nasionaliteit, toegepas en deur sulke vliegtuie nagekom moet word wanneer hulle

of that Contracting Party;

- (b) the laws and regulations of the one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as those relating to entry, departure, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo on board aircraft of the other upon entrance into or departure from or while within the territory of the first-mentioned party.
- (6) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit in respect of the designated airline of the other if when operating in or over the territory of the first Contracting Party it fails to comply with the laws mentioned in Article 5 which are in force in that territory or to perform its obligations described in the Annex to this Agreement.
- (7) Each Contracting Party agrees that this Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organization.
- (8) Each Contracting Party agrees that if any matter in dispute under this Agreement, whether of interpretation or of application, cannot be settled by negotiation, it shall be referred for decision to an Arbitral Tribunal. The composition of this Tribunal shall be determined by agreement between the Contracting Parties.
- (9) This Agreement may be terminated by one Contracting Party giving one year's notice to the other. Such notice may be given at any time after a period of two months to allow for consultation between the two Contracting Parties. This Agreement shall also be subject to review upon the entry into force of a general multilateral convention to which the Contracting Parties have adhered.

SIGNED in duplicate at Pretoria on the twenty-sixth day of October, 1945, in the English and Afrikaans languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Union of South Africa:

(Signed) J. C. SMUTS

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

(Signed) E. BARING

die gebied van daardie kontrakterende party binnegaan of daaruit vertrek of daarin is;

- (b) die wette en regulasies van die een kontrakterende party wat betref die toegang tot of vertrek uit sy gebied van passagiers, bemanning of ladings van vliegtuie, soos dié met betrekking tot toegang, vertrek, immigrasie, paspoorte, doeane en kwarantyn, nagekom moet word deur of namens sulke passasiers, bemanning of ladings aan boord van vliegtuie van die ander party wanneer die vliegtuie die gebied van eersgenoemde party binnegaan of daaruit vertrek of terwyl hulle daarin is.
- (6) Elke kontrakterende party behou die reg om 'n sertifikaat of permit ten opsigte van die aangewese lugvaartlyn van die ander party terug te hou of in te trek indien dit, wanneer dit in of oor die gebied van die eerste kontrakterende party in bedryf is, versuim om te voldoen aan die wette vermeld in artikel 5 wat in daardie gebied van krag is, of om sy verpligtings wat in die aanhangsel van hierdie ooreenkoms beskryf word, na te kom.
- (7) Elke kontrakterende party stem in dat hierdie ooreenkoms en alle kontrakte wat daarmee in verband staan by die Voorlopige Internasionale Burgerlike Lugvaartorganisasie geregistreer moet word.
- (8) Elke kontrakterende party stem in dat, indien 'n geskil ingevolge hierdie ooreenkoms, hetsy aangaande die vertolking of die toepassing daarvan, nie deur middel van onderhandeling besleg kan word nie, dit vir beslissing na 'n arbitrasiehof verwys moet word. Die samestelling van hierdie hof word by ooreenkoms tussen die kontrakterende partye bepaal.
- (9) Hierdie ooreenkoms kan beëindig word deur kennisgewing van een jaar deur een kontrakterende party aan die ander. Sodanige kennisgewing kan te eniger tyd na 'n tydperk van twee maande geskied sodat die kontrakterende partye met mekaar oorleg kan pleeg. Hierdie ooreenkoms is ook onderworpe aan hersiening wanneer daar 'n algemene veelsydige konvensie waartoe die kontrakterende partye toegetree het, van krag word.

In tweevoud ONDERTEKEN te Pretoria op die ses-en-twintigste dag van Oktober 1945 in die Engelse en Afrikaanse tale. Albei lesings is ewe outentiek.

Namens die Regering van die Unie van Suid-Afrika:

J. C. SMUTS

Namens die Regering van die Verenigde Koninkryk
van Groot-Brittanje en Noord-Ierland:

E. BARING

ANNEX

1. The airlines designated for the purpose of the operation of the air services on the route specified in paragraph 2 below shall be: —

For the Government of the Union of South Africa: —

South African Airways (S.A.R. & H.)

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: —

The British Overseas Airways Corporation.

2. The route to be followed by the designated airlines of the Contracting Parties and in respect of which the rights set out in this Agreement are accorded shall be: —

A United Kingdom airport — a Mediterranean airport — Cairo — Khartoum — Nairobi — Salisbury — Johannesburg.

The Contracting Parties may, however, vary the intermediate stopping places or the terminals of the route by mutual agreement and subject to the consent, as necessary, of other countries whose territory is traversed.

3. Each Contracting Party grants to the other in respect of its own territory the right to pick up and set down traffic for or from any destination on the route.
4. The Contracting Parties shall agree the type of aircraft to be operated by the designated airlines for the air services on the route specified in paragraph 2 above. Initially the aircraft shall be of the York type.
5. Having regard to public convenience and necessity, to the traffic offering for carriage between the United Kingdom on the one hand and the Union on the other and to the maintenance of broad equilibrium between capacity and traffic offering on the route, the Contracting Parties agree that the capacity to be operated from time to time shall be related to traffic requirements, and the frequencies determined between the operators subject to the approval of the Contracting Parties.
6. The Contracting Parties further agree that the total route capacity provided by aircraft of the type specified operating the agreed number of frequencies shall be divided equally between the designated airlines of the two Contracting Parties. If, however, actual traffic interest no longer justifies such equal division, it shall be competent for either of the Contracting Parties to request a new division in such proportions as may be agreed upon to accord therewith. If, further, one of the Contracting Parties may decide that its designated airline will not, permanently or for a defined period, operate, in full or in part, that number of services which would provide capacity on the route equal to that which under this paragraph it is or may be entitled, that Contracting Party may arrange with the other Contracting Party, under terms and conditions to be agreed between them, for the designated airline of such other Contracting Party to provide the additional capacity on the route necessary for the operation of the full schedule of services agreed between them from time to time.

A A N H A N G S E L

1. Die lugvaartlyne wat aangewys is vir die lugdienste op die roete wat in paragraaf 2 hieronder genoem word, is:

Vir die Regering van die Unie van Suid-Afrika:

Suid-Afrikaanse Lugdiens (S.A.S. en H.)

Vir die Regering van die Verenigde Koninkryk van Groot-Brittanje en Noord-Ierland:

The British Overseas Airways Corporation.

2. Die roete wat deur die aangewese lugvaartlyne van die kontrakterende partye gevolg moet word en ten opsigte waarvan die regte soos aangegee in hierdie ooreenkoms verleen word, is:

'n Lughawe van die Verenigde Koninkryk — 'n Middellandse lughawe — Kairo — Kartoem — Nairobi — Salisbury — Johannesburg.

Die kontrakterende partye kan egter by onderlinge ooreenkoms en onderworpe aan die toestemming, soos nodig, van ander lande wie se gebied oorgesteek word, die tussenhaltes of die eindstasies van die roetes wysig.

3. Elke kontrakterende party verleen aan die ander party ten opsigte van sy eie gebied die reg om verkeer na of vanaf enige bestemming op die roete op en af te laai.
4. Die kontrakterende partye moet ooreenkom omtrent die tipe vliegtuig wat deur die aangewese lugvaartlyne gebruik moet word vir die lugdienste op die roete wat in paragraaf 2 hierbo genoem is. Aanvanklik moet die vliegtuie van die York-tipe wees.
5. Met inagneming van die openbare gerief en behoefte, van die verkeer wat aangebied word vir vervoer tussen die Verenigde Koninkryk aan die een kant en die Unie aan die ander kant, en van die instandhouding van 'n breëwewig tussen vervoervermoë en verkeer wat op die roete aangebied word, kom die kontrakterende partye ooreen dat die omvang van die vervoerdiens wat van tyd tot tyd in bedryf gehou moet word, met verkeersbehoefte verband moet hou en dat die vlugrooster onderling deur die ondernemers, onderworpe aan die goedkeuring van die kontrakterende partye, vasgestel moet word.
6. Die kontrakterende partye kom verder ooreen dat die totale roetevervoervermoë wat genoemde tipe vliegtuie by wyse van die ooreengekome aantal roostervlugte verskaf, gelykop tussen die aangewese lugvaartlyne van die twee kontrakterende partye verdeel moet word. As die werklike verkeersbelange egter nie meer so 'n gelyke verdeling regverdig nie, is dit vir enigeen van die kontrakterende partye geoorloof om te versoek dat daar 'n nuwe verdeling moet plaasvind, volgens verhoudings waaromtrent ooreengekom mag word en wat met verkeersbelange verband hou. As een van die kontrakterende partye verder besluit dat sy aangewese lugvaartlyn, permanent of vir 'n bepaalde tydperk, geheel of gedeeltelik, op die roete nie die aantal dienste met vervoervermoë gelyk aan dié waarop dit kragtens hierdie paragraaf geregtig is of mag wees, instand sal hou nie, kan daardie kontrakterende party met die ander kontrakterende party reël, op voorwaardes waaromtrent hulle ooreen mag kom, dat die aangewese lugvaartlyne van daardie ander kontrakterende party die addisionele vervoervermoë op die roete verskaf wat nodig is vir die instandhouding van die volle vasgestelde dienste waaromtrent hulle van tyd tot tyd ooreenkom.

7. The Contracting Parties shall arrange for the designated airlines to confer with a view to reaching agreement with each other and with the airlines of any other States that may also be operating along the whole or any part of the route designated in paragraph 2 of this Annex concerning the tariffs to be charged for the carriage of passengers and cargo. Any tariffs that the airlines concerned may agree among themselves shall be subject to the approval of the Contracting Parties. In the event of disagreement between the designated airlines of the Contracting Parties, the tariffs shall be agreed between the Contracting Parties themselves.
8. Each Contracting Party shall arrange for the provision in its own territory of the ground organization and facilities required for the operation of the air services.
9. The revenue (other than revenue from mails) accruing from the operation of the air services shall be pooled and allocated between the respective airlines in proportions agreed between them and approved by the Contracting Parties. Revenue from conveyance of mails shall be dealt with under arrangements to be agreed from time to time, between the Contracting Parties.
10. Expenditure incurred by the designated airlines in the operation of the services covered by this agreement shall be dealt with under arrangements to be agreed from time to time between the designated airlines, subject to the approval of the Contracting Parties.
11. For the purposes of this Agreement the territory of a Contracting Party in relation to —
 - (a) the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall be regarded as including the United Kingdom, Malta, Uganda, Kenya, Tanganyika, Northern Rhodesia, Nyasaland and the Bechuanaland Protectorate; and
 - (b) the Government of the Union of South Africa shall be regarded as including the mandated territory of South West Africa.

(Initialled) J. C. S.
E. B.

7. Die kontrakterende partye moet reël dat die aangewese lugvaartlyne met mekaar onderhandel met die oog op 'n ooreenkoms tussen hulle en met die lugvaartlyne van enige ander state wat ook in bedryf is op die hele roete, of 'n gedeelte daarvan, genoem in paragraaf 2 van hierdie aanhangsel, in verband met die tariewe vir die vervoer van passasiers en vrag. Tariewe waaromtrent die betrokke lugvaartlyne onderling ooreenkom, is onderworpe aan die goedkeuring van die kontrakterende partye. Ingeval die aangewese lugvaartlyne van die kontrakterende partye nie kan ooreenkom nie, moet die kontrakterende partye self die tariewe bepaal.
 8. Elke kontrakterende partye moet sorg dat daar in sy eie gebied voorsiening gemaak word vir die grond-organisasie en fasiliteite wat vir die werking van die lugdienste vereis word.
 9. Die inkomste (behalwe inkomste uit pos) wat in die lugdienste verkry word, moet verpoel en aan die onderskeie lugvaartlyne toegedeel word volgens verhoudings waaromtrent hulle onderling ooreengekom het en wat deur die kontrakterende partye goedgekeur is. Met inkomste verkry uit die vervoer van pos moet handel word volgens reëlins waaromtrent die kontrakterende partye van tyd tot tyd ooreenkom.
 10. Met uitgawes deur die aangewese lugvaartlyne aangegaan by die werking van die dienste gedek deur hierdie ooreenkoms moet handel word volgens reëlins waaromtrent die aangewese lugvaartlyne van tyd tot tyd ooreenkom, onderworpe aan die goedkeuring van die kontrakterende partye.
 11. Vir die doeleindes van hierdie ooreenkoms moet die gebied van 'n kontrakterende partye met betrekking tot —
 - (a) die Regering van die Verenigde Koninkryk van Groot-Brittanje en Noord-Ierland beskou word as omvattende die Verenigde Koninkryk, Malta, Uganda, Kenia, Tanganjika, Noord-Rhodesië, Niassaland en die Protektoraat Betsjoeanaland; en
 - (b) die Regering van die Unie van Suid-Afrika beskou word as omvattende die Mandaatgebied van Suidwest-Afrika.
-

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 927. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'UNION SUD-
AFRICAINNE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE
GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF À
L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS CIVILS ENTRE
L'UNION ET LE ROYAUME-UNI. SIGNÉ À PRÉTORIA, LE
26 OCTOBRE 1945

POUR LE GOUVERNEMENT DE L'UNION SUD-AFRICAINE: Le Très Honorable Field Marshal Jan Christian Smuts, C.H., K.C., D.T.D., M.P., Premier Ministre, Ministre des Affaires extérieures et de la Défense de l'Union Sud-Africaine.

POUR LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD: L'Honorable Sir Evelyn Baring, K.C.M.G., Haut-Commissaire du Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni dans l'Union Sud-Africaine.

Considérant que l'intérêt public commande de rétablir, aussitôt que la situation militaire le permettra, des communications aériennes directes entre l'Union Sud-Africaine et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et

Considérant que la Conférence internationale de l'aviation civile qui s'est tenue à Chicago en novembre et décembre 1944 a recommandé que les accords relatifs à l'exploitation de services aériens contiennent des clauses qui soient conformes quant au fond à celles qui sont contenues dans le projet d'accord-type qui figure dans la section VIII de l'Acte final² de la Conférence, intitulée "Modèle uniforme d'accord sur les routes aériennes provisoires";

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, d'une part, et le Gouvernement du Royaume-Uni, d'autre part (ci-après dénommés les Parties contractantes), sont convenus de ce qui suit:

- 1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie, en vue de l'établissement des services aériens civils définis dans le présent Accord, les droits énoncés dans l'annexe au présent Accord.
- 2) Chaque Partie contractante accorde, dans son territoire, à l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie indiquée dans l'annexe au présent Accord et concernant la route définie dans ladite annexe, la permission d'exploitation dont il y est question.
- 3) Les Parties contractantes conviennent que:
 - a) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer, ou

¹ Entré en vigueur le 26 octobre 1945, par signature.

² OPACI. Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago. *Acte final et appendices*. Document 2187.

permettre d'imposer, à l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités, ne devront pas être plus élevées que les droits qui seraient acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires;

- b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une des Parties contractantes par l'autre Partie contractante ou par des ressortissants de cette autre Partie contractante et destinés uniquement à être utilisés par des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante exploités sur le service aérien défini dans l'annexe, bénéficieront du traitement national et du traitement de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, les frais de visite ou autres droits et taxes nationaux, imposés par la Partie contractante sur le territoire de laquelle s'effectue l'entrée;
 - e) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les autres approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée d'une des Parties contractantes autorisée à exploiter les routes et services définis dans l'annexe, seront exonérés, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, des frais de visite douanière ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.
- 4) Chaque Partie contractante accepte de reconnaître comme valables les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante, aux fins de l'exploitation des services aériens définis dans l'annexe, à condition: a) que lesdits certificats et licences satisfassent aux conditions minimums énoncées dans les annexes à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne signée à Paris en 1919 ou dans toute autre convention internationale qui pourrait être appelée à la remplacer, et b) que chaque Partie contractante conserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un autre pays.
- 5) Les Parties contractantes conviennent que:
- a) Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour à l'intérieur de son territoire, seront appliqués aux aéronefs de l'autre Partie contractante sans distinction de nationalité, et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante;

- b) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'admission ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronefs, tels que ceux qui sont relatifs aux formalités d'entrée, de sortie, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, devront être observés par lesdits passagers et équipages et pour lesdites marchandises transportés à bord des aéronefs de l'autre Partie contractante, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.
- 6) Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer un certificat ou un permis à l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante si ladite entreprise ne se conforme pas, dans le territoire de la première Partie contractante ou au-dessus dudit territoire, aux lois et règlements visés à l'article 5 qui sont en vigueur dans ce territoire ou si elle ne s'acquitte pas des obligations qui lui incombent, telles qu'elles sont définies dans l'annexe au présent Accord.
- 7) Les deux Parties contractantes conviennent que le présent Accord et toutes les conventions y relatives seront enregistrés auprès de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale.
- 8) Les deux Parties contractantes conviennent que toute question litigieuse qui pourrait surgir quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et qui ne pourrait être réglée par voie de négociations, sera portée aux fins de décision devant un tribunal arbitral.
- La composition de ce tribunal sera fixée de commun accord entre les Parties contractantes.
- 9) Chaque Partie contractante pourra mettre fin au présent Accord en donnant à l'autre Partie contractante un préavis d'un an. Ce préavis pourra être donné à tout moment, après un délai de deux mois, pour permettre aux deux Parties contractantes d'entrer en consultation. Le présent Accord devra, en outre, faire l'objet d'une révision lors de l'entrée en vigueur de toute convention multilatérale de caractère général à laquelle les Parties contractantes auraient adhéré.

FAIT à Prétoria, le vingt-six octobre 1945, en double exemplaire, dans les langues anglaise et afrikaans, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine:
(Signé) J. C. SMUTS

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord:
(Signé) E. BARING

ANNEXE

1. Les entreprises de transports aériens désignées en vue de l'exploitation des services aériens sur la route indiquée au paragraphe 2 ci-dessous sont les suivantes:

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine:

South African Airways (S.A.R. & H.).

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

The British Overseas Airways Corporation.

2. La route à suivre par les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes et pour laquelle les droits énoncés dans le présent Accord sont accordés, sera la suivante:

Un aéroport situé dans le Royaume-Uni — un aéroport situé dans la région méditerranéenne — Le Caire — Khartoum — Nairobi — Salisbury — Johannesburg.

Toutefois, les Parties contractantes pourront modifier de commun accord les escales intermédiaires et les points d'aboutissement de la route, sous réserve du consentement éventuellement nécessaire d'autres pays dont la route traverse le territoire.

3. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit de charger et de décharger sur son territoire des passagers, des marchandises et du courrier, à destination ou en provenance d'un point quelconque situé sur la route.
4. Les Parties contractantes se mettront d'accord sur le type d'aéronef qui sera utilisé par les entreprises de transports aériens désignées pour exploiter les services aériens sur la route indiquée au paragraphe 2 ci-dessus. Au début, les aéronefs seront du type York.
5. Prenant en considération les commodités et les besoins du public, la demande de trafic entre le Royaume-Uni, d'une part, et l'Union Sud-Africaine, d'autre part, ainsi que la nécessité de maintenir sur la route un rapport entre la capacité et les besoins en matière de trafic, les Parties contractantes conviennent que la capacité à exploiter à un moment donné devra être adaptée aux besoins du trafic et que la fréquence des services sera fixée de commun accord par les entreprises exploitantes, sous réserve de l'approbation des Parties contractantes.
6. Les Parties contractantes conviennent en outre que la capacité totale fournie sur la route par les aéronefs du type fixé exploitant les services à la fréquence convenue sera répartie à égalité entre les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes. Si, toutefois, dans l'avenir, l'intérêt du trafic ne justifiait plus une telle répartition à égalité, chacune des Parties contractantes aurait le droit de demander une nouvelle répartition de la capacité suivant les prorata qui, de commun accord, seront jugés correspondre audit intérêt du trafic. De plus, si l'une des Parties contractantes venait à décider que son entreprise de transports aériens désignée n'exploiterait plus, à titre permanent ou pendant un laps de temps déterminé, en totalité ou en partie, le nombre de services qui est nécessaire pour fournir sur la route une capacité équivalente à celle à laquelle cette entreprise de transports aériens a ou pourrait avoir droit en vertu du présent paragraphe, ladite Partie contractante pourra se mettre d'accord avec l'autre Partie contractante, selon les conditions et les moda-

lités dont elles conviendront, pour que l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante puisse fournir sur la route la capacité supplémentaire nécessaire à l'exploitation intégrale des services dont elles seront convenues à un moment donné.

7. Les Parties contractantes veilleront à ce que les entreprises de transports aériens désignées se concertent en vue d'arriver à un accord au sujet des tarifs à appliquer pour le transport des passagers et des marchandises, tant entre elles qu'avec les entreprises de transports aériens de tous autres Etats qui pourraient également exploiter la totalité ou une section quelconque de la route indiquée au paragraphe 2 de la présente annexe. Tous les tarifs dont les entreprises de transports aériens pourraient convenir entre elles seront soumis à l'approbation des Parties contractantes. En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes, les tarifs seront fixés de commun accord par les Parties contractantes elles-mêmes.
8. Chaque Partie contractante pourvoira, sur son propre territoire, aux installations et facilités au sol nécessaires à l'exploitation des services aériens.
9. Le revenu (autre que celui du courrier) provenant de l'exploitation des services aériens sera mis en pool et réparti entre les entreprises de transports aériens intéressées suivant des prorata convenus entre elles et approuvés par les Parties contractantes. Le revenu provenant du transport du courrier fera l'objet d'arrangements à convenir de temps à autre par les Parties contractantes.
10. Les dépenses encourues par les entreprises de transports aériens désignées pour l'exploitation des services visés au présent Accord feront l'objet d'arrangements à convenir de temps à autre par les entreprises de transports aériens désignées, sous réserve de l'approbation des Parties contractantes.
11. Aux fins du présent Accord, le territoire des Parties contractantes sera considéré comme comprenant:
 - a) en ce qui concerne le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: le Royaume-Uni, Malte, l'Ouganda, le Kenya, le Tanganyika, la Rhodésie du Nord, le Nyassaland et le Protectorat du Betchouanaland, et
 - b) en ce qui concerne le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine, le Territoire sous mandat du Sud-Ouest Africain.

(Paraphé) J. C. S.

E. B.

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

Agreement relating to air services to, in and through their respective territories (with annex). Signed at London, on 5 April 1946

Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the Agreement of 5 April 1946. London, 18 and 22 August 1947

Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the Agreement of 5 April 1946. London, 23 December 1947 and 23 January 1948

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

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

Accord relatif aux services aériens à destination, à l'intérieur et en transit au-dessus de leurs territoires respectifs (avec annexe). Signé à Londres, le 5 avril 1946

Echange de notes constituant un accord modifiant l'annexe de l'accord du 5 avril 1946. Londres, 18 et 22 août 1947

Echange de notes constituant un accord modifiant l'annexe de l'accord du 5 avril 1946. Londres, 23 décembre 1947 et 23 janvier 1948

Texte officiel anglais.

Enregistrés par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

NO. 928. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF IRELAND
AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM RELATING
TO AIR SERVICES TO, IN AND THROUGH THEIR RESPEC-
TIVE TERRITORIES. SIGNED AT LONDON, ON 5 APRIL 1946

The Government of Ireland and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing certain air services as soon as possible to, in and through Ireland and the United Kingdom,

Have accordingly appointed authorised representatives for the purpose of negotiating such an Agreement who have agreed as follows:

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party rights to the extent described in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of the air services described therein or as amended in accordance with Article 8 hereof (hereinafter referred to as "the agreed services").

Article 2

(1) The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date by the designated air carrier or carriers of the Contracting Party to whom the rights are granted at the option of that Party provided that the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the air carrier or carriers concerned (which, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article 6, it shall do without undue delay).

(2) The designated air carrier or carriers may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it or they is or are qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operations of commercial air carriers.

¹ Came into force provisionally on 5 April 1946, by signature, and definitely on 4 June 1946, upon approval by the two Governments.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 928. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE ET
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI RELATIF AUX SER-
VICES AÉRIENS À DESTINATION, À L'INTÉRIEUR ET EN
TRANSIT AU-DESSUS DE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS
SIGNÉ À LONDRES, LE 5 AVRIL 1946

Le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

Désireux de conclure un accord en vue d'établir le plus tôt possible certains services aériens à destination, à l'intérieur et en transit au-dessus des territoires de l'Irlande et du Royaume-Uni,

Ont désigné en conséquence des représentants qui, dûment autorisés à l'effet de négocier un tel accord, sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits définis dans l'annexe au présent Accord, en vue de l'établissement des services aériens définis dans les dispositions actuelles de ladite annexe ou dans les dispositions de ladite annexe modifiées conformément à l'article 8 du présent Accord (ci-après dénommés "les services convenus").

Article 2

1) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés pourront commencer à mettre les services convenus en exploitation immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de ladite Partie contractante, à condition que la Partie contractante qui concède les droits ait donné la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens intéressées (ce qu'elle devra faire dans un délai raisonnable, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 6).

2) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées pourront être tenues de prouver aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui concède les droits qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 5 avril 1946, par signature, et à titre définitif le 4 juin 1946, après approbation des deux Gouvernements.

Article 3

(1) The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated air carrier or carriers of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international air services.

(2) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into, or taken on board aircraft in, the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, a designated air carrier of the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of such carrier shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or other charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national air carriers engaged in international air services or such carriers of the most favoured nation.

(3) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of a designated air carrier 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 within that territory.

Article 4

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

Article 5

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated air carrier or carriers of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of

Article 3

1) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre d'imposer, à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités ne devront pas être plus élevées que les droits qui seraient acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

2) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord des aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes par une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de ladite entreprise de transports aériens bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres taxes imposés par la première Partie contractante, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises de transports aériens nationales ou appartenant à la nation la plus favorisée assurant des transports aériens internationaux.

3) Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les autres approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs d'une entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante seront exonérés, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des droits de douane, frais de visite ou droits et taxes similaires même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences, délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 5

1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour à l'intérieur de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronefs (tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine)

the designated air carrier or carriers of the other Contracting Party while in the territory of the first Contracting Party.

Article 6

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annex to this Agreement by a carrier designated by the other Contracting Party in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such carrier are vested in nationals of either Contracting Party, or in case of failure by that carrier to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 hereof, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement and its Annex.

Article 7

This Agreement shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organisation set up by the Interim Agreement¹ on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944.

Article 8

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement it may request consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days of the date of the request. When these authorities agree on modifications to the Annex, these modifications will come into effect when they have been confirmed by the Contracting Parties.

Article 9

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto shall be referred for decision to the Interim Council in accordance with the provisions of Article III Section 6 (8) of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944, unless the Contracting Parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the Contracting Parties, or to some other person or body. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article 10

If a general multilateral air Convention which is accepted by both Contracting

¹ International Civil Aviation Conference, Chicago, Illinois, 1 November to 7 December 1944. *Final Act and Related Documents*, United States of America, Department of State publication 2282, Conference Series 64.

seront applicables aux passagers, équipages et marchandises des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pendant leur séjour à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, dans le cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise se trouvent entre les mains de ressortissants de l'une des Parties contractantes ou lorsque ladite entreprise ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article 5 du présent Accord, ou si, de toute autre manière, elle ne remplit pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés, conformément aux dispositions du présent Accord et de son annexe.

Article 7

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale instituée par l'Accord Intérimaire¹ relatif à l'aviation civile internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 8

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier certaines dispositions de l'annexe au présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent d'adopter des modifications à l'annexe, ces modifications prendront effet lorsqu'elles auront été confirmées par les Parties contractantes.

Article 9

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe sera soumis à la décision du Conseil intérimaire, conformément aux dispositions de l'article III, section 6 (8) de l'Accord intérimaire relatif à l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de régler leur différend en le soumettant à un tribunal arbitral désigné par voie d'accord entre elles ou à une autre personne ou à un autre organisme. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 10

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général qui est

¹ OPACI. Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago. *Acte final et appendices*. Document 2187, page 30.

Parties comes into force the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

Article 11

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Provisional International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate 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 acknowledgment of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Provisional International Civil Aviation Organisation.

This Agreement shall enter into force immediately on a provisional basis and shall enter into force definitely on approval by the two Governments.

SIGNED in London on the 5th April, 1946

For the Government of Ireland:

SEAN F. LEMASS

For the Government of the United Kingdom:

WINSTER

ANNEX

1. The air carrier designated by the Government of the United Kingdom for the purpose of the operation of the agreed services on the route specified in Schedule I to this Annex shall be The British Overseas Airways Corporation which for that route shall be accorded in the territory of Ireland rights of transit, of non-traffic stops and of commercial entry and departure for international traffic as provided in paragraph 8 below and the use on such route of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

2. The air carrier designated by the Government of Ireland for the purpose of the operation of the agreed services on the route specified in Schedule II of this Annex shall be Aer Rianta Tta. which for that route shall be accorded in the territory of the United Kingdom rights of transit, of non-traffic stops and of commercial entry and departure for international traffic as provided in paragraphs 4 to 7 and the use on such route of aerodromes and ancillary facilities designated for international traffic.

3. The Contracting Parties, noting the Heads of an Agreement which have this day been initialled by the British Overseas Airways Corporation and Aer Rianta Tta. agree that in the interests of efficiency and of economy of operation, the scheduled Air Transport Services originating in the territory of one of the Contracting Parties and terminating in the territory of the other should except by agreement between them be confined to one Company. For the purpose of the operation of the agreed services on the routes specified

acceptée par les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 11

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment donner notification à l'autre Partie contractante de son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée de 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 jours après la date de sa réception par l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale.

Le présent Accord entrera immédiatement en vigueur à titre provisoire; il entrera définitivement en vigueur lorsqu'il aura été approuvé par les deux Gouvernements.

FAIT à Londres, le 5 avril 1946.

Pour le Gouvernement de l'Irlande:

(Signé) Sean F. LEMASS

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni:

(Signé) WINSTER

ANNEXE

1. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Royaume-Uni pour l'exploitation des services convenus sur la route indiquée au tableau I joint à la présente annexe sera la British Overseas Airways Corporation qui, sur cette route, bénéficiera dans le territoire de l'Irlande du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit d'entrée et de sortie à des fins commerciales en trafic international dans les conditions stipulées au paragraphe 8 ci-après, ainsi que du droit d'utiliser sur ladite route les aéroports et les facilités auxiliaires destinés au trafic international.

2. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de l'Irlande pour l'exploitation des services convenus sur la route indiquée au tableau II joint à la présente annexe sera l'Aer Rianta Tta. qui, sur cette route, bénéficiera dans le territoire du Royaume-Uni du droit de transit, du droit d'escale non commerciale et du droit d'entrée et de sortie à des fins commerciales en trafic international dans les conditions stipulées aux paragraphes 4 à 7, ainsi que du droit d'utiliser sur ladite route les aéroports et les facilités auxiliaires destinés au trafic international.

3. Prenant acte des préliminaires d'accord qui ont été paraphés ce jour par la British Overseas Airways Corporation et l'Aer Rianta Tta., les Parties contractantes reconnaissent que, dans l'intérêt du bon fonctionnement de l'exploitation dans des conditions économiques, les services de transports aériens prévus dont le point de départ se trouve dans le territoire de l'une des Parties contractantes et le point d'aboutissement dans le territoire de l'autre Partie contractante devront être assurés par une seule compagnie, à moins que

in Schedule III to this Annex, the Governments of the United Kingdom and of Ireland shall designate Aer Lingus Tta. for the operation of those services in which they are jointly interested, and the Government of Ireland will designate Aer Lingus Tta. for the remaining services specified in that Schedule.

4. The designated air services referred to in paragraphs 2 and 3 shall be entitled to pick up and set down in United Kingdom and Ireland territories at the places specified in Schedules II and III traffic embarked in or destined for such territories.

5. The capacity to be provided from time to time for the conveyance of the traffic referred to in paragraph 4 shall be maintained in close relationship with the traffic offering between the places served. Such capacity shall be agreed at the outset between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the 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 agreed between them.

6. In order to meet unexpected traffic demands of a temporary character, the designated air carriers referred to in paragraphs 2 and 3 may, notwithstanding the provisions of paragraph 5, provide such temporary increases of capacity as are necessary to meet the traffic demand. Any such increases shall be reported forthwith to the aeronautical authorities of the Contracting Parties who may confirm or modify them.

7. In addition to the rights specified in paragraph 4, the designated air carriers referred to in paragraphs 2 and 3 shall be entitled to pick up or set down at points in United Kingdom territory, being points specified in Schedules II and III to this Annex, traffic destined for or embarked in the territory of third countries on the condition that the capacity provided on the service shall be maintained in close relationship with the traffic offering for conveyance from one terminal to the other terminal of the route.

8. The air carrier designated by the Government of the United Kingdom for the operation of services on the route specified in Schedule I to this Annex shall be entitled to pick up or set down at the Shannon airport traffic destined for or coming from the territory of third countries on the condition specified in paragraph 7.

9. In addition to the rights granted to Aer Lingus Tta. under paragraphs 4 to 7 it shall be entitled to the right of cabotage in the United Kingdom on the routes numbered 10, 11, 12 and 13 in Schedule III to this Annex.

10. Tariffs to be charged by the air carriers referred to in this Annex shall, where appropriate, be agreed in the first instance between them in consultation with other air carriers interested. Such tariffs shall be subject to the approval of the Contracting Parties.

11. In view of the long transoceanic flight necessary on the route specified in Schedule I to this Annex and considering the still limited development of aeronautical science, all eastbound aircraft on the route in question shall stop at the Shannon airport as the first European port of call and all westbound aircraft on the same route shall also stop there.

les Parties contractantes n'en décident autrement de commun accord. Aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées au tableau III joint à la présente annexe, les Gouvernements du Royaume-Uni et de l'Irlande désigneront l'Aer Lingus Tta. pour exploiter les services auxquels ils sont tous deux intéressés, et le Gouvernement de l'Irlande désignera cette même compagnie pour les autres services indiqués dans ledit tableau.

4. Les entreprises de transports aériens désignées dont il est question dans les paragraphes 2 et 3 auront le droit de charger et de décharger, dans les territoires du Royaume-Uni et de l'Irlande, aux points indiqués dans les tableaux II et III, les passagers, les marchandises et le courrier en provenance ou à destination desdits territoires.

5. La capacité qui devra être fournie à un moment donné pour l'acheminement du trafic visé au paragraphe 4 sera adaptée de près à la demande de trafic entre les endroits desservis. Cette capacité sera convenue, à l'origine, entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, avant que les services ne commencent à fonctionner. Par la suite, la capacité à fournir fera l'objet de temps à autre d'un examen par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui la fixeront de commun accord.

6. Afin de faire face aux demandes imprévues de trafic de caractère temporaire, les entreprises de transports aériens désignées aux paragraphes 2 et 3 pourront, nonobstant les dispositions du paragraphe 5, augmenter à titre provisoire la capacité dans la mesure nécessaire pour satisfaire la demande de trafic. Toute augmentation de cet ordre devra être signalée sans délai aux autorités aéronautiques des Parties contractantes qui pourront l'approuver ou la modifier.

7. Outre les droits indiqués au paragraphe 4, les entreprises de transports aériens désignées dont il est question aux paragraphes 2 et 3 auront celui de charger et de décharger, en des points situés dans le territoire du Royaume-Uni et indiqués dans les tableaux II et III joints à la présente annexe, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance du territoire de pays tiers, à condition que la capacité fournie sur la route soit adaptée de près à la demande de trafic à acheminer d'un point d'aboutissement de la route à l'autre.

8. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Royaume-Uni pour l'exploitation des services sur la route indiquée au tableau I joint à la présente annexe aura le droit de charger ou de décharger sur l'aéroport de Shannon des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance du territoire de pays tiers, sous la même condition que celle qui est énoncée dans le paragraphe 7.

9. Outre les droits accordés à l'Aer Lingus Tta. en vertu des paragraphes 4 à 7, cette compagnie bénéficiera dans le Royaume-Uni, du droit de cabotage sur les routes portant les numéros 10, 11, 12 et 13 dans le tableau III joint à la présente annexe.

10. Les tarifs applicables par les entreprises de transports aériens visées dans la présente annexe seront, lorsqu'il y aura lieu, fixés par voie d'accord entre ces entreprises après consultation des autres entreprises de transports aériens intéressées. Ces tarifs seront soumis à l'approbation des Parties contractantes.

11. En raison de la longueur du parcours au-dessus de l'océan sur la route indiquée au tableau I de la présente annexe, et du fait que le développement de la science aéronautique est encore limité, tous les aéronefs se dirigeant vers l'est sur ladite route atterriront à l'aéroport de Shannon, qui sera la première escale en Europe et tous les aéronefs se dirigeant vers l'ouest sur la même route y atterriront également.

SCHEDULE I TO ANNEX

London via Shannon to Newfoundland and/or Canada and/or the U.S.A. and points beyond in both directions.

SCHEDULE II TO ANNEX

Ireland via Newfoundland—Canada and/or the U.S.A. in both directions.

SCHEDULE III TO ANNEX

1. Shannon and/or Dublin a point in the United Kingdom and Oslo and/or Stockholm.
2. Shannon and/or Dublin a point in the United Kingdom—Brussels and/or Amsterdam and/or Copenhagen.
3. Shannon and/or Dublin Paris.
4. Shannon and/or Dublin Glasgow.
5. Shannon and/or Dublin Liverpool.
6. Shannon and/or Dublin London.
7. Shannon Bristol.
8. Duhlin Isle of Man.
9. Shannon and/or Dublin Belfast.
10. Shannon and/or Dublin Belfast—Crewe—Shannon and/or Dublin.
11. Shannon and/or Duhlin Crewe—Belfast—Shannon and/or Dublin.
12. Shannon and/or Dublin Belfast—Liverpool—Shannon and/or Dublin.
13. Shannon and/or Dublin Liverpool—Belfast—Shannon and/or Dublin.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ MODIFYING
THE ANNEX TO THE AGREEMENT OF 5 APRIL 1946. LONDON,
18 AND 22 AUGUST 1947

I

HIGH COMMISSIONER FOR IRELAND

33—37 Regent St.
London S.W. 1

18 August 1947

42/126/46

Sir,

I am directed by the High Commissioner to refer to the Agreement between the Government of Ireland and the Government of the United Kingdom relating to Air Services (London, April 5th, 1946), and to enclose herewith for your information copy of each of two letters dated the 15th July last addressed to the Minister for Industry and Commerce of my Government by the Ministry of Civil

¹ Came into force on 22 August 1947, by the exchange of the said notes.

TABLEAU I JOINT À L'ANNEXE

De Londres, via Shannon, à Terre-Neuve et/ou au Canada et/ou aux Etats-Unis d'Amérique et à des points situés au-delà, dans les deux sens.

TABLEAU II JOINT À L'ANNEXE

De l'Irlande, via Terre-Neuve, au Canada et/ou aux Etats-Unis d'Amérique, dans les deux sens.

TABLEAU III JOINT À L'ANNEXE

1. De Shannon et/ou Dublin . . . à un point situé dans le Royaume-Uni et Oslo et/ou Stockholm.
2. De Shannon et/ou Dublin . . . à un point situé dans le Royaume-Uni — Bruxelles et/ou Amsterdam et/ou Copenhague.
3. De Shannon et/ou Dublin . . . à Paris.
4. De Shannon et/ou Dublin . . . à Glasgow.
5. De Shannon et/ou Dublin . . . à Liverpool.
6. De Shannon et/ou Dublin . . . à Londres.
7. De Shannon à Bristol.
8. De Dublin à l'Ile de Man.
9. De Shannon et/ou Dublin . . . à Belfast.
10. De Shannon et/ou Dublin . . . à Belfast — Crewe — Shannon et/ou Dublin.
11. De Shannon et/ou Dublin . . . à Crewe — Belfast — Shannon et/ou Dublin.
12. De Shannon et/ou Dublin . . . à Belfast — Liverpool — Shannon et/ou Dublin.
13. De Shannon et/ou Dublin . . . à Liverpool — Belfast — Shannon et/ou Dublin.

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ MODIFIANT
L'ANNEXE À L'ACCORD DU 5 AVRIL 1946, LONDRES.
18 ET 22 AOÛT 1947

I

LE HAUT-COMMISSAIRE D'IRLANDE

33—37 Regent St.
Londres, S.W. 1

Le 18 août 1947

42/126/46

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat,

Comme suite à l'Accord entre le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement du Royaume-Uni relatif aux services aériens (signé à Londres, le 5 avril 1946) le Haut-Commissaire me charge de vous communiquer, pour votre information au sujet de l'exploitation des services aériens de l'Aer Lingus, les copies de deux lettres adressées le 15 juillet dernier au Ministre de l'industrie et du

¹ Entré en vigueur le 22 août 1947, par l'échange desdites notes.

Aviation, as well as copy of the reply to the latter dated 23rd July from the Minister for Industry and Commerce in regard to the operation of Aer Lingus Services. I am to state that the proposed modification of the Annex to the Air Services Agreement between our Governments so as to cover the Dublin-Manchester and Dublin-Brussels routes, as accepted by the Ministry of Civil Aviation, is confirmed by my Government.

I shall be grateful if you will be so kind as to advise me of confirmation on the part of the appropriate authorities of your Government so that the modification may come into effect in accordance with Article 8 of the Agreement, copy of which is enclosed.

I am, Sir, your obedient servant,

(Signed) Denis DEVLIN
Secretary

The Under-Secretary of State
Commonwealth Relations Office
Downing Street
S.W. 1

II

COMMONWEALTH RELATIONS OFFICE
Downing Street

22nd August 1947

A. 2147/14

Sir,

I am directed to refer to your letter of the 18th August on the subject of proposed modifications to the Annex to the Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of Eire relating to Air Services signed in London on April 5th, 1946.

The proposed modifications to cover the Dublin-Manchester and Dublin-Brussels routes, as agreed by the Government of Eire, are confirmed by the United Kingdom Government, who agree that the modifications may come into effect in accordance with Article 8 of the Agreement.

I am, Sir, your most obedient servant,

(Signed) A. W. SNELLING

The Official Secretary
Office of the High Commissioner for Eire

commerce de mon Gouvernement par le Ministère de l'aviation civile, ainsi qu'une copie de la réponse adressée à ce dernier, le 23 juillet, par le Ministre de l'industrie et du commerce. J'ai l'honneur de vous faire savoir que mon Gouvernement confirme la modification proposée à l'annexe à l'Accord entre nos Gouvernements relatif aux services aériens, telle qu'elle a été acceptée par le Ministère de l'aviation civile et qui vise à étendre le champ d'application de ladite annexe aux routes Dublin-Manchester et Dublin-Bruxelles.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire part de la confirmation par les autorités compétentes de votre Gouvernement, de façon que la modification puisse entrer en vigueur conformément à l'article 8 de l'Accord, dont vous trouverez ci-joint une copie.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Denis DEVLIN
Secrétaire

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat
aux relations entre les pays du Commonwealth
Downing Street
S.W. 1

II

MINISTÈRE DES RELATIONS ENTRE LES PAYS DU COMMONWEALTH
Downing Street

Le 22 août 1947

A. 2147/14

Monsieur le Secrétaire principal,

Je suis chargé de répondre à votre lettre en date du 18 août relative aux modifications qu'il est proposé d'apporter à l'annexe à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de l'Irlande relatif aux services aériens, signé à Londres le 5 avril 1946.

Le Gouvernement du Royaume-Uni confirme, telles qu'elles ont été acceptées par le Gouvernement de l'Irlande, les modifications proposées, qui visent à étendre le champ d'application de ladite annexe aux routes Dublin-Manchester et Dublin-Bruxelles, et accepte que lesdites modifications entrent en vigueur conformément à l'article 8 de l'Accord.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) A. W. SNELLING

Monsieur le Secrétaire principal
Haut-Commissariat d'Irlande

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ MODIFY-
ING THE ANNEX TO THE AGREEMENT OF 5 APRIL 1946. LONDON,
23 DECEMBER 1947 AND 23 JANUARY 1948

I

HIGH COMMISSIONER FOR IRELAND
33—37 Regent Street
London, S.W. 1

23 December, 1947

42/126/46

Sir,

I am directed by the High Commissioner to refer to the Agreement between the Government of Ireland and the Government of the United Kingdom relating to Air Services (London, April 5th, 1946), and to enclose herewith for your information, copy of a letter dated 5th December, received by our Department of Industry and Commerce from your Ministry of Civil Aviation, together with a copy of our Department's reply. I also enclose a copy of the letter of the 17th November from the Department of Industry and Commerce, referred to in the letter from the Ministry of Civil Aviation.

I am to state, in this connexion, that the modification on the Annex to the Agreement, so as to include the route "16, Dublin-Rome", as agreed by the Ministry of Civil Aviation, is confirmed by my Government.

I shall be grateful if you will be so kind as to advise me of confirmation of the proposed modification on the part of the appropriate authorities of your Government, so that the modification may come into effect in accordance with Article 8 of the Agreement.

I am, Sir, your obedient servant,

(Signed) Denis DEVLIN
Counsellor

The Under-Secretary of State
Commonwealth Relations Office
Downing Street
S.W. 1

¹ Came into force on 23 January 1948, by the exchange of the said notes.

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ MODIFIANT L'ANNEXE À L'ACCORD DU 5 AVRIL 1946. LONDRES, 23 DÉCEMBRE 1947 ET 23 JANVIER 1948

I

LE HAUT-COMMISSAIRE D'IRLANDE
33-37 Regent St.
Londres, S.W. 1

Le 23 décembre 1947

42/126/46

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat,

Comme suite à l'Accord entre le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement du Royaume-Uni relatif aux services aériens (signé à Londres, le 5 avril 1946) le Haut-Commissaire me charge de vous communiquer, pour votre information, la copie d'une lettre en date du 5 décembre que notre Département de l'industrie et du commerce a reçue de votre Ministère de l'aviation civile, ainsi qu'une copie de la réponse de notre Département. Je joins également une copie de la lettre du Département de l'industrie et du commerce, en date du 17 novembre, visée dans la lettre du Ministère de l'aviation civile.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que mon Gouvernement confirme la modification à l'annexe à l'Accord acceptée par le Ministère de l'Aviation civile et qui vise à étendre le champ d'application de ladite annexe à la route "16, Dublin-Rome".

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire part de la confirmation de la modification proposée par les autorités compétentes de votre Gouvernement, de façon que ladite modification puisse entrer en vigueur conformément à l'article 8 de l'Accord.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Denis DEVLIN
Conseiller

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat
aux relations entre les pays du Commonwealth
Downing Street
S.W. 1

¹ Entré en vigueur le 23 janvier 1948, par l'échange desdites notes.

II

COMMONWEALTH RELATIONS OFFICE

Downing Street

23rd January, 1948

A. 2147/21

Sir,

I am directed to refer to your letter 42/126/46 of the 23rd December, 1947, regarding the Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of Eire relating to Air Services, signed in London on April 5th, 1946.

The proposed modification of the Annex to the Agreement so as to include the route "16, Dublin-Rome" is confirmed by the United Kingdom Government, who agree that the modification may come into effect at once, in accordance with Article 8 of the Agreement.

I am, Sir, your most obedient servant,

(Signed) D. W. S. HUNT

II

MINISTÈRE DES RELATIONS ENTRE LES PAYS DU COMMONWEALTH

Downing Street

Le 23 janvier 1948

A. 2147/21

Monsieur le Conseiller,

Je suis chargé de répondre à votre lettre 42/126/46 du 23 décembre 1947 concernant l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de l'Irlande relatif aux services aériens, signé à Londres le 5 avril 1946.

Le Gouvernement du Royaume-Uni confirme la modification proposée à l'annexe à l'Accord qui vise à étendre de champ d'application de ladite annexe à la route "16, Dublin-Rome" et accepte que ladite modification entre immédiatement en vigueur, conformément à l'article 8 de l'Accord.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) D. W. S. HUNT

Monsieur Denis Devlin
Conseiller
Haut-Commissariat d'Irlande
Londres

No. 929

**FRANCE
and
BRAZIL**

Agreement concerning air transport (with annex and protocol of signature). Signed at Paris, on 27 January 1947

Official texts: French and Portuguese.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**FRANCE
et
BRÉSIL**

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et protocole de signature). Signé à Paris, le 27 janvier 1947

Textes officiels français et portugais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

N° 929. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À PARIS, LE 27 JANVIER 1947

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil, considérant:

—que les possibilités de l'Aviation commerciale, en tant que mode de transport se sont considérablement accrues,

—que ce mode de transport, grâce à ses caractéristiques propres, facilite le rapprochement des nations entre elles, par les liaisons rapides qu'il permet d'instaurer,

—qu'il convient d'organiser, d'une manière sûre et ordonnée, les services aériens internationaux réguliers et de poursuivre dans la plus large mesure possible le développement de la coopération internationale dans ce domaine, sans porter préjudice aux intérêts nationaux et régionaux,

—qu'il devient nécessaire de conclure un Accord destiné à assurer les communications aériennes entre les deux pays,

ont désigné des plénipotentiaires à cet effet, lesquels, ayant échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Les Parties contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés à l'Annexe ci-jointe, en vue de l'établissement des services aériens internationaux réguliers énumérés à cette Annexe, et dorénavant désignés par l'expression "services agréés".

Article II

1. Chacun des services agréés peuvent être mis en exploitation immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie contractante à qui ces droits ont été concédés, mais pas avant que:

a. La Partie contractante à qui les droits ont été accordés ait désigné une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter la ou les routes spécifiées.

¹ Conformément à l'article XV, l'accord est entré en vigueur à titre provisoire le 27 février 1947, trente jours après la date de sa signature, et définitivement le 14 novembre 1949, par notification mutuelle de l'accomplissement des formalités constitutionnelles propres au Gouvernement de chacune des Parties contractantes.

TEXTE PORTUGAIS — PORTUGUESE TEXT

Nº 929. ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS
ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E A REPÚBLICA FRANCESA

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Francesa, considerando:

—que as possibilidades sempre crescentes da aviação comercial são de importância cada vez mais relevante;

—que êsse meio de transporte, pelas suas características essenciais permitindo ligações rápidas, proporciona melhor aproximação entre as nações;

—que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares, sem prejuízo dos interesses nacionais e regionais, tendo em vista o desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos;

—que se torna necessária a conclusão de um Acôrdo destinado a assegurar comunicações aéreas regulares entre os dois países;

designaram para êsse efeito Plenipotenciários, os quais, depois de haverem trocado seus plenos poderes, achados em boa e devida forma, acordaram nas disposições seguintes:

Artigo I

As Partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo ao presente Acôrdo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos internacionais regulares no mesmo descritos, doravante referidos como “serviços convencionados”.

Artigo II

1. Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado imediatamente ou em data posterior, a critério da Parte Contratante à qual os direitos são concedidos, mas não antes que:

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

b. La Partie contractante qui accorde les droits ait autorisé la ou les entreprises de transport aérien en question à ouvrir les services agréés, ce qu'elle fera sans retard, sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article VI.

2. Les entreprises de transport aérien désignées pourront être appelées à fournir aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui concède les droits, la preuve qu'elles se trouvent en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

Article III

Afin d'éviter toute mesure discriminatoire et de respecter le principe de l'égalité de traitement,

1. Les taxes que chacune des Parties contractantes imposera ou permettra d'imposer pour l'utilisation des aéroports et autres facilités à la ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

2. Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie contractante ou pris sur ce territoire à bord d'aéronefs de l'autre Partie contractante par une entreprise de transport aérien désignée par cette dernière Partie contractante, ou pour le compte d'une telle entreprise, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette entreprise, bénéficieront d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales ou à celles de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition de droits de douane, de frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

3. Tout aéronef de l'une des Parties contractantes affecté à l'exploitation des services agréés, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord desdits aéronefs, bénéficieront de l'exemption des droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article IV

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, et toujours en vigueur, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins d'exploitation des services agréés. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par un Etat tiers.

Article V

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire en ce qui concerne les aéronefs employés à la navigation

b) A Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a necessária licença de funcionamento à empresa ou empresas aéreas em questão, o que fará sem demora, observadas as disposições do parágrafo nº 2 d'êste artigo e as do Artigo VI.

2. As empresas aéreas designadas poderão ser chamadas a provar, perante as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos, que se encontram em condições de satisfazer os requisitos prescritos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades ao funcionamento de empresas aéreas comerciais.

Artigo III

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de respeitar o princípio de igualdade de tratamento:

1. As taxas que uma das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas à empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante para uso de aeroportos e outras facilidades não serão superiores às pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades por aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2. Os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante ou postos nesse território a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante, quer diretamente por uma empresa aérea por esta designada, quer por conta de tal empresa e destinados unicamente ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às empresas nacionais ou às empresas da nação mais favorecida, no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspecção ou outros direitos e encargos nacionais.

3. As aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados e os combustíveis, óleos lubrificantes, sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo, enquanto em tais aeronaves, gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxas de inspecção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo que venham a ser utilizados pelas aeronaves em voo naquele território.

Artigo IV

Os certificados de navegabilidade, as cartas de habilitação e as licenças concedidas ou validadas por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o fim de exploração dos serviços convencionados. As Partes Contratantes reservam-se entretanto o direito de não reconhecer, com relação ao sobrevôo do seu território, cartas e licenças concedidas a seus nacionais pela outra Parte Contratante ou por um terceiro Estado.

Artigo V

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada ou saída do seu território de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional, ou

internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements régissant sur le territoire de chaque Partie contractante l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés à bord des aéronefs, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine, seront applicables aux passagers, aux équipages et aux marchandises pris à bord des aéronefs sur les services agréés.

Article VI

Chaque Partie contractante se réserve la faculté de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou de révoquer une telle autorisation lorsqu'elle n'a pas la preuve suffisante qu'une partie substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux de cette dernière Partie contractante ou lorsque cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article V ci-dessus ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord et son Annexe.

Article VII

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

Article VIII

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime désirable de modifier une clause quelconque de l'Annexe au présent Accord, ou de se prévaloir de la faculté mentionnée à l'article VI, elle peut demander qu'une consultation ait lieu entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toute modification à l'Annexe convenue entre les dites autorités entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes par voie diplomatique.

Article IX

Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe, qui ne pourrait pas être réglé par la voie de consultation directe, sera soumis pour avis consultatif au Conseil Intérimaire de l'Organisation provisoire de l'Aviation Civile Internationale, conformément aux dispositions de l'article III, Section 6 (8) de l'Accord Provisoire sur l'Aviation Civile Internationale, conclu à Chicago, le 7 décembre 1944¹, ou à l'organisme

¹ OPACI. Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago. *Acte final et appendices*. Document 2187, page 30.

relativos à exploração e à navegação das ditas aeronaves dentro dos limites do mesmo território, serão aplicados às aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de cada uma das Partes Contratantes relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulações ou carga de aeronaves, como sejam regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, aplicar-se-ão aos passageiros, tripulantes e carga das aeronaves empregadas nos serviços convencionados.

Artigo VI

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento a uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante ou de revogar tal licença quando não julgarem suficientemente provado que uma parte substancial da propriedade e o controle efetivo da referida empresa estão em mãos de nacionais da outra Parte Contratante ou em caso de inobservância, por essa empresa aérea, das leis e regulamentos referidos no Artigo V supra, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com este Acôrdo e seu Anexo.

Artigo VII

Num espírito de estreita colaboração, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes consultar-se-ão periodicamente a fim de verificar a aplicação dos princípios estabelecidos no presente Acôrdo e seu Anexo, assim como sua execução satisfatória.

Artigo VIII

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os termos do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade prevista no Artigo VI poderá promover consultas entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tais consultas ser iniciadas dentro do prazo de sessenta (60) dias a contar da data da notificação respectiva. Quando as referidas autoridades concordarem em modificar o Anexo, tais modificações entrarão em vigor depois de confirmadas por troca de notas por via diplomática.

Artigo IX

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes, relativa à interpretação ou à aplicação do presente Acôrdo ou seu Anexo, que não puder ser resolvida por meio de consultas, deverá ser submetida ao parecer consultivo do Conselho Provisório da Organização Internacional Provisória de Aviação Civil, em conformidade com as disposições do Artigo III, secção 6 (8), do Acôrdo Provisório sobre Aviação Civil Internacional, concluído em Chicago, aos 7 de dezembro de 1944, ou do ór-

appelé à lui succéder. 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 convenu.

Article X

Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera communiquée simultanément à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale ou à l'organisme appelé à lui succéder. La dénonciation aura effet six (6) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Au cas où la Partie contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après sa réception à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale ou à l'organisme qui lui aurait succédé.

Article XI

Au cas où les deux Parties contractantes auraient ratifié une Convention multilatérale d'aviation, ou y auraient adhéré, le présent Accord et son Annexe devront être amendés de façon à être mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention, dès que celle-ci sera entrée en vigueur entre elles.

Article XII

Le présent Accord se substitue à tous privilèges, concessions ou autorisations antérieurement accordés à quelque titre que ce soit par l'une des Parties contractantes à des entreprises aériennes de l'autre Partie contractante.

Article XIII

Le présent Accord et tous les contrats y relatifs seront enregistrés à l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale, instituée par l'accord intérimaire sur l'Aviation Civile Internationale conclu le 7 décembre 1944 à Chicago, ou à l'organisme appelé à lui succéder.

Article XIV

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe,

a. L'expression "autorités aéronautiques" s'entendra en ce qui concerne la France, du Secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, et en ce qui concerne les Etats-Unis du Brésil du Ministre de l'Aéronautique, ou dans les deux cas de toute personne ou de tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux;

b. Le mot "territoire" s'entendra tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention

ção que lhe suceder. As Partes Contratantes poderão, entretanto, resolver a divergência quer perante um Tribunal Arbitral, quer perante outra entidade ou órgão.

Artigo X

Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, notificar a outra do seu desejo de rescindir este Acôrdo. A notificação será simultâneamente comunicada à Organização Internacional Provisória de Aviação Civil ou ao órgão que lhe suceder. Feita a notificação, este Acôrdo deixará de vigorar seis (6) meses depois da data do seu recebimento pela outra Parte Contratante, salvo se fôr retirada por acôrdo antes de expirar aquêlê prazo. Se não fôr acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida quatorze (14) dias depois de o ter sido pela Organização Internacional Provisória de Aviação Civil ou pelo órgão que lhe suceder.

Artigo XI

Ao entrar em vigor uma convenção multilateral de aviação que tiver sido ratificada pelas duas Partes Contratantes ou à qual as mesmas tenham aderido, o presente Acôrdo e seu Anexo deverão ser revistos de modo a que suas disposições se conciliem com as da referida convenção.

Artigo XII

O presente Acôrdo substitui quaisquer licenças, privilégios ou concessões porventura existentes ao tempo da sua assinatura, outorgados a qualquer título por uma das Partes Contratantes em favor de empresas aéreas da outra Parte Contratante.

Artigo XIII

O presente Acôrdo e todos os contratos relativos ao mesmo, serão registrados na Organização Internacional Provisória de Aviação Civil, instituída pelo Acôrdo Provisório sobre Aviação Civil Internacional, concluído em Chicago, aos 7 de dezembro de 1944, ou no órgão que lhe suceder.

Artigo XIV

Para o fim de aplicação do presente Acôrdo e de seu Anexo,

a) —a expressão “autoridades aeronáuticas” significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso de França, o Secretário Geral de Aviação Civil e Comercial, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções atualmente pelos mesmos exercidas;

b) —o termo “território” terá o sentido que lhe dá o Artigo 2 da Convenção

relative à l'Aviation Civile Internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944¹;

c. L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entendra de toute entreprise que l'une des Parties contractantes aura choisie pour exploiter les services agréés et au sujet de laquelle notification aura été faite aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'article II du présent accord;

d. Les définitions des paragraphes a, b et d de l'article 96 de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale ci-dessus mentionnée seront considérées comme s'appliquant au présent accord.

Article XV

Les dispositions du présent accord seront appliquées à titre provisoire, trente (30) jours après la date de sa signature. Celui-ci entrera définitivement en vigueur aussitôt que les deux Parties contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés ont conclu le présent accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Paris, le 27 janvier 1947, en double exemplaire, en langues française et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française:

BIDAULT
Jules MOCH

Pour le Gouvernement
des Etats-Unis du Brésil:

F. DE CASTELLO BRANCO CLARK
Alberto DE MELLO FLORES

ANNEXE

I

Le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil accorde au Gouvernement de la République française le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par lui, des services aériens sur les routes mentionnées au Tableau I ci-annexé.

II

Le Gouvernement de la République française accorde au Gouvernement des Etats-Unis du Brésil le droit de faire assurer par une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par lui, des services aériens sur les routes mentionnées au Tableau II ci-annexé.

III

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes dans les conditions fixées à l'Accord et à la présente Annexe, jouiront sur le

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 195; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346; et volume 51, page 336.

sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, aos 7 de dezembro de 1944;

c —a expressão “empresa aérea designada” significará qualquer empresa que uma das Partes Contratantes tiver escolhido para explorar os serviços convencionados e a cujo respeito tiver sido feita uma comunicação por escrito às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante segundo o disposto no Artigo II do presente Acôrdo;

d. —as definições dos parágrafos *a, b e c* do Art. 96 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, mencionada supra, aplicar-se-ão ao presente Acôrdo.

Artigo XV

As disposições do presente Acôrdo serão aplicadas, em caráter provisório, trinta (30) dias após a data de sua assinatura. Entrará o mesmo em vigor, em caráter definitivo, logo após a notificação recíproca pelas duas Partes Contratantes de terem sido satisfeitas as formalidades constitucionais respectivas.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os Plenipotenciários abaixo assinados firmaram o presente Acôrdo el lhe apuseram os respectivos selos.

FEITO em Paris, aos vinte e sete dias do mês de janeiro de 1947, em dois exemplares, nos idiomas francês e português, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo dos Estados
Unidos do Brasil;

F. DE CASTELLO BRANCO CLARK
Alberto DE MELLO FLORES

Pelo Governo da
República Francesa;

BIDAULT
Jules MOCH

ANEXO

I

O Governo dos Estados Unidos do Brasil concede ao Governo da República Francesa o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro I anexo.

II

O Governo da República Francesa concede ao Governo dos Estados Unidos do Brasil o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro II anexo.

III

A empresa ou empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes, nos termos do Acôrdo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Parte Contratante do direito

territoire de l'autre Partie contractante, sur chaque itinéraire décrit aux tableaux ci-annexés, du droit de traverser ce territoire sans y atterrir, d'atterrir pour des raisons non commerciales aux aéroports ouverts au trafic international, ainsi que du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises aux points mentionnés dans lesdits Tableaux.

IV

a. La capacité de transport offerte par les entreprises des deux Parties contractantes devra être étroitement adaptée à la demande de trafic.

b. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes doivent être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

c. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

d. Les services agréés auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ressort l'entreprise et les pays de destination.

e. Le droit pour les entreprises de transport aérien désignées d'embarquer et de débarquer aux points et sur les routes spécifiés du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux Parties contractantes et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:

1. A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination,
2. Aux exigences d'une exploitation économique des services long-courriers,
3. A la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

V

Les consultations prévues à l'article VII de l'Accord pourront notamment avoir lieu à la demande de l'une des Parties contractantes en vue d'examiner les conditions dans lesquelles les principes énoncés à la Section IV ci-dessus sont appliqués et en particulier d'éviter qu'une partie du trafic ne soit détournée au préjudice de l'une des entreprises aériennes désignées.

VI

Si la ou les entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes se trouvaient temporairement dans l'impossibilité de bénéficier des avantages prévus au paragraphe b de la Section IV ci-dessus, par suite de circonstances sur lesquelles l'autre Partie contractante serait à même d'agir, la situation serait examinée par les deux Parties contractantes à l'effet d'aider ladite ou lesdites entreprises à bénéficier du traitement prévu au paragraphe précité.

VII

a. Au sens de la présente Section, l'expression "rupture de charge" à une escale donnée signifie qu'au-delà de ce point le trafic sur la ligne considérée est assuré par la même entreprise avec un aéronef différent de celui qui a été utilisé sur la même ligne avant ladite escale.

b. Toute rupture de charge justifiée par des raisons d'économie d'exploitation sera admise en tout point du territoire des deux Parties contractantes mentionnées aux tableaux ci-annexés.

de trânsito e de pousar para fins não comerciais em todos os aeroportos designados para tráfego internacional, bem como do direito de desembarcar e embarcar tráfego internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos Quadros anexos.

IV

a) A capacidade de transporte oferecida pelas empresas aéreas das duas Partes Contratantes deverá manter uma estreita relação com a procura do tráfego.

b) Um tratamento justo e equitativo deverá ser assegurado às empresas aéreas designadas Partes Contratantes para que possam gozar de igual oportunidade e na exploração dos serviços convencionados.

c) As empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes deverão tomar em consideração, quando explorarem rotas ou secções comuns duma rota, os seus interesses mútuos, a fim de não afetarem indevidamente os respectivos serviços.

d) Os serviços convencionados terão por objectivo principal oferecer uma capacidade adequada à procura de tráfego entre o país a que pertence a empresa e o país a que se destina o tráfego.

e) O direito de uma empresa aérea designada de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfego internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceites pelas duas Partes Contratantes, de modo que a capacidade seja adaptada:

1. à procura de tráfego entre o país de origem e os países de destino,
2. às exigências de uma exploração económica dos serviços considerados, e
3. à procura de tráfego existente nas regiões atravessadas, respeitados os interesses dos serviços locais e regionais.

V

As consultas previstas no Artigo VII do Acôrdo poderão especialmente realizar-se, a pedido de uma das Partes Contratantes, a fim de que sejam examinadas as condições segundo as quais os princípios enunciados na Secção IV supra devem ser aplicados e, particularmente, para evitar que uma parte do tráfego seja desviada em prejuízo de uma das empresas aéreas designadas.

VI

Se a empresa ou empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes se acharem temporariamente impossibilitadas de gozar das vantagens previstas no parágrafo b da Secção IV supra, por motivos ao alcance da acção da outra Parte Contratante, a situação será examinada pelas duas Partes Contratantes, com o fim de auxiliar a empresa ou empresas aéreas a valer-se do tratamento previsto no parágrafo citado.

VII

a) Para os fins da presente Secção, a expressão “mudança de bitola” em uma escala determinada significa que, além dêsse ponto, o tráfego é assegurado na rota considerada pela mesma empresa aérea com uma aeronave diferente da que fôra utilizada na mesma rota antes da escala referida.

b) A mudança de bitola que se justifique por motivos de economia de exploração será permitida em qualquer ponto do território das duas Partes Contratantes mencionados nos Quadros anexos.

c. Toutefois, aucune rupture de charge ne pourra intervenir sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes dans les cas où elle modifierait les caractéristiques de l'exploitation d'un service long-courrier, ou serait incompatible avec les principes énoncés dans le présent Accord et son Annexe et particulièrement avec la Section IV de ladite Annexe.

d. En particulier, pour les services en provenance du pays d'immatriculation des aéronefs, les départs des appareils utilisés après rupture de charge ne pourront avoir lieu qu'en correspondance avec les arrivées des appareils utilisés jusqu'au point de rupture. De même la capacité de l'aéronef utilisé après rupture de charge sera déterminée en fonction du trafic parvenant au point de rupture à destination des au-delà de celui-ci.

e. Lorsqu'une certaine capacité sera disponible dans l'aéronef utilisé après une rupture de charge effectuée conformément aux dispositions de l'alinéa d ci-dessus, cette capacité pourra être affectée à l'aller et au retour au trafic international en provenance et à destination du territoire sur lequel la rupture a été effectuée.

VIII

a. La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu en particulier de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des tarifs proposés par les autres entreprises et des caractéristiques présentées par chaque service telles que les conditions de vitesse et de confort.

b. Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante, entre les points du territoire français et les points du territoire brésilien mentionnés aux Tableaux ci-annexés, devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie contractante au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux sous réserve de l'accord de ces autorités.

c. Les recommandations de l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.) seront prises en considération, dans l'établissement de ces tarifs.

d. A défaut de recommandations de ladite Association, les entreprises de transport aérien brésiennes et françaises s'entendront sur les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer sur les tronçons communs de leurs lignes après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien des pays tiers qui exploitent tout ou partie des mêmes parcours.

e. Au cas où les entreprises de transport aérien désignées ne pourraient se mettre d'accord sur la fixation des tarifs, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement satisfaisant.

En dernier ressort, il serait fait recours à l'arbitrage prévu par l'article VIII de l'Accord.

IX

Toute modification des routes aériennes mentionnées aux tableaux ci-annexés, qui affecterait des escales dans les territoires autres que ceux des Parties contractantes, ne sera pas considérée comme une modification à l'Annexe. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront, en conséquence, procéder unilatéralement à une telle modification, sous réserve toutefois de sa notification sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Si ces dernières estiment, eu égard aux principes énoncés à la Section IV de la présente Annexe, que les intérêts de leurs entreprises de transport aérien nationales sont affectés par le fait qu'un trafic est assuré entre leur propre territoire et la nouvelle escale en pays tiers par le s

c) A mudança de bitola não será permitida, entretanto, no território de uma ou outra das Partes Contratantes caso a mesma venha a alterar as características de exploração dos serviços considerados; ou caso seja incompatível com os princípios enunciados no presente Acôrdo e seu Anexo e, especialmente, com a Secção IV do mesmo Anexo.

d) Em particular, nos serviços provenientes do país de matrícula das aeronaves, a partida das aeronaves utilizadas após a mudança de bitola só deverá realizar-se em conexão com a chegada das aeronaves utilizadas até o ponto de mudança; igualmente a capacidade da aeronave utilizada após a mudança de bitola será determinada em função do tráfico que chegar ao ponto de mudança com destino além dêste.

e) Quando houver disponibilidade de uma certa capacidade na aeronave utilizada após uma mudança de bitola, efetuada de acôrdo com as disposições da alínea *d* supra, essa capacidade poderá ser atribuída, em ambos os sentidos, ao tráfico internacional proveniente de ou destinado ao território no qual se realizou a mudança.

VIII

a) As tarifas fixar-se-ão a níveis razoáveis, tomados em consideração todos os fatores relevantes e, em particular, o custo de exploração, lucros razoáveis, tarifas cobradas pelas outras empresas e as características de cada serviço, tais como velocidade e conforto.

b) As tarifas a cobrar pelas empresas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes, entre pontos no território francês e pontos no território brasileiro, mencionados nos Quadros Anexos, deverão ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes trinta (30) dias, no mínimo, antes da data prevista para sua vigência, podendo êsse período ser reduzido, em casos especiais, se assim fôr acordado pelas referidas autoridades aeronáuticas.

c) As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (I.A.T.A.) serão tomadas em consideração para a fixação dessas tarifas.

d) Na falta de recomendações da referida Associação, as empresas aéreas brasileiras e francesas entender-se-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas secções comuns das suas linhas, após consulta, se fôr caso disso, às empresas aéreas de terceiros países que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte.

e) No caso de não poderem as empresas chegar a acôrdo sobre as tarifas a fixar, as autoridades aeronáuticas competentes das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar a solução satisfatória.

Em último caso, proceder-se-á em conformidade com o disposto no Artigo VIII do do Acôrdo.

IX

Quaisquer modificações das rotas aéreas mencionadas nos Quadros anexos, excetuadas as que alterarem os pontos servidos no território da outra Parte Contratante, não serão consideradas como alteração do Anexo. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão, por conseguinte, proceder unilateralmente a uma tal modificação, desde que, porém, sejam disto notificadas, sem demora, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Se estas últimas autoridades julgarem, considerados os princípios enunciados na Secção IV do presente Anexo, que os interesses de suas empresas aéreas nacionais são prejudicados pelas empresas da outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfego entre o seu pró-

entreprises de l'autre Partie contractante, elles se concerteront avec les autorités aéronautiques de cette dernière afin de parvenir à un accord satisfaisant.

X

A partir de l'entrée en vigueur du présent accord, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes devront se communiquer aussi rapidement que possible les informations concernant les autorisations données à leurs propres entreprises désignées pour exploiter les services agréés ou des fractions desdits services. Ces informations comporteront notamment copie des autorisations accordées, de leurs modifications éventuelles ainsi que de tous documents annexés.

B.
J. M.

F. C.
A. M. F.

TABEAU I

A. — ROUTE AÉRIENNE FRANÇAISE À DESTINATION DU TERRITOIRE BRÉSILIEN

De France via des points intermédiaires vers Dakar, Recife, Rio-de-Janeiro et facultativement São-Paulo, dans les deux sens.

B. — ROUTES AÉRIENNES FRANÇAISES DESSERVANT ET TRAVERSANT LE TERRITOIRE BRÉSILIEN

1. De France via des points intermédiaires vers Recife, Rio-de-Janeiro et facultativement São-Paulo et Porto-Alegre, et de là par un itinéraire raisonnablement direct vers Montevideo et les pays au-delà, dans les deux sens;

2. De France via des points intermédiaires vers Dakar et de là, éventuellement via Natal, vers Belem, Cayenne, un point en Guyane hollandaise, un point en Guyane britannique, Trinidad, Sainte-Lucie, Fort-de-France et au-delà, dans les deux sens.

TABEAU II

A. — ROUTE BRÉSILIENNE À DESTINATION DU TERRITOIRE FRANÇAIS

Du Brésil, via Dakar, ou les Iles du Cap Vert, via des points intermédiaires en Afrique, Casablanca ou Lisbonne, un point, en Espagne, vers Paris.

B. — ROUTES BRÉSILIENNES DESSERVANT ET TRAVERSANT LE TERRITOIRE FRANÇAIS

1. Du Brésil, via Dakar ou les Iles du Cap Vert via des points intermédiaires en Afrique, Casablanca ou Lisbonne, un point en Espagne vers Paris et de là vers:

a. Londres et au-delà, par un itinéraire raisonnablement direct, dans les deux sens.

b. Bruxelles ou Amsterdam, Berlin et au-delà suivant un itinéraire raisonnablement direct, dans les deux sens.

2. Du Brésil, via Dakar ou les Iles du Cap Vert, via des points intermédiaires en Afrique, Casablanca, Rome et au-delà suivant un itinéraire raisonnablement direct, dans les deux sens.

3. Du Brésil, via un point en Guyane française vers les pays au-delà, suivant un itinéraire raisonnablement direct, dans les deux sens.

prio território e a nova escala em terceiro país, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão a fim de chegar a um acôrdo satisfatório.

X

Depois de entrar em vigor o presente Acôrdo, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes deverão comunicar uma à outra, tão cedo quanto possível, as informações concernentes às autorizações dadas às respectivas empresas aéreas designadas para explorar os serviços convencionados ou parte dos referidos serviços. Esta troca de informações incluirá especialmente cópia das autorizações concedidas, acompanhadas de eventuais modificações, assim como dos respectivos anexos.

F. C.
A. M. F.

B.
J. M.

QUADRO I

A. — ROTA FRANCESA COM DESTINO AO TERRITÓRIO BRASILEIRO

Da França, via pontos intermediários, para Dakar, Recife, Rio de Janeiro e, facultativamente, São Paulo, em ambos os sentidos.

B. — ROTAS FRANCESAS ATRAVÉS DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

I. — Da França, via pontos intermediários, para Recife, Rio de Janeiro e, facultativamente, São Paulo e Porto Alegre e daí, por uma rota razoavelmente direta, para Montevidéo e além, em ambos os sentidos.

II. — Da França, via pontos intermediários, para Dakar e daí, eventualmente via Natal, para Belém, Caiena, um ponto intermediário na Guiana Holandesa, um ponto na Guiana Inglesa, Trinidad, Sta. Lúcia, Fort de France e além, em ambos os sentidos.

QUADRO II

A. — ROTA BRASILEIRA PARA O TERRITÓRIO FRANCÊS

Do Brasil, via Dakar ou Ilhas do Cabo Verde, via pontos intermediários na África, Casablanca ou Lisboa, um ponto na Espanha, para Paris, em ambos os sentidos.

B. — ROTAS BRASILEIRAS ATRAVÉS DO TERRITÓRIO FRANCÊS

1- Do Brasil, via Dakar ou Ilhas do Cabo Verde, via pontos intermediários na África Casablanca ou Lisboa, um Ponto na Espanha, para Paris e daí para:

- a) Londres e além, por uma rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos,
- b) Bruxelas ou Amsterdam, Berlin e além, por rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos.

2- Do Brasil via Dakar ou Ilhas do Cabo Verde, via pontos intermediários em África, Casablanca, Roma e além, por uma rota razoavelmente direta, em ambos os sentidos.

3- Do Brasil, via um ponto na Guiana Francesa e além, em rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au cours des négociations qui ont abouti à la signature de l'accord de transport aérien entre la République française et les Etats-Unis du Brésil conclu à Paris à la date de ce jour, les représentants des deux Parties contractantes se sont mis d'accord sur les points suivants:

1. Les Autorités douanières, de police, d'immigration et de santé des deux Parties contractantes appliqueront sous la forme la plus simple et la plus rapide les dispositions prévues aux articles III et V de l'Accord afin d'éviter tout retard dans le mouvement des aéronefs affectés à l'exploitation des services agréés et il sera tenu compte de cette considération dans l'exécution des procédures et l'élaboration des règlements.

2. La faculté de refuser ou de révoquer, conformément aux dispositions de l'article VI de l'Accord, une autorisation à une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pourra être exercée par l'autre Partie contractante au cas où les aéronefs mis en service par cette entreprise ne seraient pas pourvus d'équipages dont les membres possèdent la nationalité d'origine de la première Partie contractante.

La présence de ressortissants de pays tiers dans les équipages est toutefois admise en vue de l'entraînement du personnel navigant.

3. Aucune clause de l'Accord ne pourra être tenue comme portant préjudice aux dispositions du paragraphe II du Protocole de signature annexé à l'accord franco-portugais en date du 30 avril 1946¹ et du paragraphe *f* de la section IV de l'Annexe à l'accord luso-brésilien, en date du 10 décembre 1946.

4. Une attention toute particulière sera portée au paragraphe *d* de la Section IV de l'Annexe de l'Accord, lors de l'établissement des services brésiliens entre Rio-de-Janeiro, Casablanca et l'Espagne.

5. La fixation des tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes entre le territoire de l'autre Partie contractante et un tiers pays est un problème complexe dont la solution d'ensemble ne peut être trouvée par une simple consultation entre deux pays seulement.

Il est pris acte au demeurant de ce que les conditions de fixation desdits tarifs sont actuellement étudiées par l'Organisation Internationale Provisoire de l'Aviation civile. Dans ces conditions, il est entendu:

a. Qu'en attendant l'acceptation par les deux Parties contractantes des recommandations que l'Organisation Provisoire de l'Aviation civile Internationale serait amenée à faire, en conclusion de ses travaux sur ce point, de tels tarifs seront appréciés en fonction des dispositions du paragraphe IV, *c*, de l'Annexe à l'Accord;

b. Qu'au cas où l'Organisation Provisoire de l'Aviation civile Internationale ne parviendrait pas à établir les conditions de fixation des tarifs donnant satisfaction

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 35, page 199.

PROTOCOLO DE ASSINATURA

No curso das negociações que terminaram com a assinatura do Acôrdo de Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e a República Francesa, concluído em Paris em data de hoje, os representantes das duas Partes Contratantes mostraram-se de acôrdo sôbre os seguintes pontos:

1. As autoridades alfandegárias, de polícia, de imigração e de saúde das duas Partes Contratantes aplicarão do modo mais simples e rápido as disposições previstas nos Artigos III e V do Acôrdo afim de evitar qualquer atraso no movimento de aeronaves empregadas nos serviços convencionados. Esta consideração será levada em conta na aplicação e na elaboração dos regulamentos respectivos.

2. A faculdade de recusar ou de revogar uma autorização a uma empresa aérea designada por uma das Partes Contratantes poderá ser exercida pela outra Parte Contratante conforme as disposições do Artigo VI do Acôrdo, caso as tripulações das aeronaves empregadas pela mesma empresa incluam membros que não sejam naturais da primeira Parte Contratante.

A presença de naturais de terceiros países nas tripulações será admitida, todavia, para fins de treinamento do pessoal navegante.

3. Nenhuma cláusula do Acôrdo poderá ser interpretada em prejuízo das disposições do parágrafo 2 do Protocolo de Assinatura do Acôrdo luso-francês, de 30 de abril de 1946, e do parágrafo *f* da Secção IV do Anexo ao Acôrdo luso-brasileiro, de 10 de dezembro de 1946.

4. Quando forem estabelecidos os serviços aéreos entre o Rio de Janeiro, Casablanca e a Espanha, deverão merecer atenção especial as disposições do parágrafo *d* da Secção IV do Anexo ao Acôrdo.

5. A fixação de tarifas a serem aplicadas por uma empresa aérea de uma Parte Contratante entre o território da outra Parte Contratante e um terceiro país é um assunto complexo, cuja solução de conjunto não poderá ser encontrada por consulta unicamente entre os dois países.

É observado, além disso, que o modo de fixação das referidas tarifas está sendo objeto de estudo pela Organização Internacional Provisória de Aviação Civil. Nessas condições, fica entendido:

a) que, pendendo a aceitação por ambas as Partes Contratantes das recomendações que a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil possa fazer em conclusão de seus trabalhos sôbre o assunto, tais tarifas serão apreciadas em função das disposições do parágrafo IV, *c.* do Anexo ao Acôrdo;

b) que, não conseguindo a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil estabelecer um modo para a fixação das referidas tarifas, a contento das duas

aux deux Parties contractantes, il sera recouru à la consultation prévue à l'article VII de l'Accord.

6. Les autorisations provisoires d'exploitation qui ont été accordées respectivement à Air-France et à la Panair do Brasil, S. A., par les Gouvernements brésilien et français sont reconduites jusqu'à la mise en vigueur provisoire de l'Accord telle qu'elle est prévue à l'article XV.

B.
J. M.

F. C.
A. M. F.

Partes Contratantes, poderá ter lugar a consulta prevista no Artigo VII do Acôrdo.

6. As autorizações provisórias de funcionamento que foram concedidas, respectivamente, à Panair do Brasil, S.A. e à Air-France, pelos Governos francês e brasileiro são revalidadas até a entrada em vigor, em caráter provisório, do Acôrdo, segundo o previsto no Artigo XV do Acôrdo.

F. C.
A. M. F.

B.
J. M.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 929. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
FRENCH REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED
STATES OF BRAZIL CONCERNING AIR TRANSPORT. SIGNED
AT PARIS, ON 27 JANUARY 1947

The Government of the French Republic and the Government of the United States of Brazil, considering:

— that the possibilities of commercial aviation as a means of transport have greatly increased;

— that this means of transport, because of its essential characteristics, permitting rapid connexions, contributes to bringing nations together;

— that it is desirable to organize the regular international air services in a safe and orderly manner and to further as much as possible the development of international co-operation in this field without prejudice to national and regional interests;

— that it is necessary to conclude an Agreement for the purpose of ensuring air communications between the two countries;

have appointed for this purpose their Plenipotentiaries who, having exchanged their full powers, found in good and due form, have agreed as follows:

Article I

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the annex hereto, in order that there may be established the regular international air services described therein and hereinafter referred to as "agreed services".

Article II

1. Each of the agreed services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to which the rights have been granted, but not before:

(a) The Contracting Party to which the rights have been granted has designated one or more national airlines for the specified route or routes.

(b) The Contracting Party granting the rights has authorized the airline or airlines concerned to inaugurate the agreed services, which, subject to the provisions of paragraph 2 of this article and of article VI, it shall do without delay.

¹ In accordance with article XV, the agreement came into force provisionally on 27 February 1947, thirty days after the date of signature, and definitively on 14 November 1949, by mutual notification of the completion of its constitutional formalities by the Government of each of the Contracting Parties.

2. The designated airlines may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of commercial airlines.

Article III

In order to prevent discriminatory practices and to respect the principle of equality of treatment:

1. The charges which either of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

2. Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by or on behalf of an airline designated by the other Contracting Party, and intended solely for use by the aircraft of such designated airline, shall enjoy, with respect to customs duties, inspection fees and other duties or charges imposed by the first Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national airlines or to airlines of the most favoured nation.

3. Aircraft of one Contracting Party operated on the agreed services, and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment and aircraft stores retained on board such aircraft, shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar duties and charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights within that territory.

Article IV

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences 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 agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or any other State.

Article V

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

2. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the entry into, stay in or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and

quarantine shall be applicable to passengers, crew and cargo taken on board aircraft on the agreed services.

Article VI

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke such permit in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by that airline to comply with the rules and regulations referred to in article V above or to perform its obligations under the present Agreement and its annex.

Article VII

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall from time to time consult together with a view to ensuring the application and satisfactory implementation of the principles laid down in the present Agreement and its annex.

Article VIII

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the annex to this Agreement, or to exercise the right specified in article VI, it may request consultation between the competent aeronautical authorities of the two Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification of the annex agreed upon between the said authorities shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

Article IX

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of its annex which cannot be settled through direct negotiation shall be referred for an advisory opinion to the Interim Council of the Provisional International Civil Aviation Organization, in accordance with the provisions of article III, section 6 (8), of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944,¹ or its successor. The Contracting Parties may, however, by agreement settle the dispute by referring it to an arbitral tribunal or to some other agreed person or body.

Article X

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the Provisional International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate six (6) months after the date of the receipt of the notice to terminate by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement between

¹ International Civil Aviation Conference, Chicago, Illinois, 1 November to 7 December 1944: *Final Act and Related Documents*. United States of America: Department of State publication 2282, Conference Series 64.

the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the Provisional International Civil Aviation Organization or its successor.

Article XI

Should the two Contracting Parties ratify, or adhere to, a multilateral Air Convention, the present Agreement and the annex thereto shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention from the date of its entry into force as between them.

Article XII

This Agreement supersedes any privileges, concessions or permissions previously granted for any reason by one of the Contracting Parties to airlines of the other Contracting Party.

Article XIII

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organization, established under the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, or its successor.

Article XIV

For the purposes of this Agreement and its annex:

(a) The term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of France, the Secretary-General of Civil and Commercial Aviation, and, in the case of the United States of Brazil, the Minister for Air, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions at present exercised by them;

(b) The term "territory" shall have the meaning assigned to it by article 2 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944;¹

(c) The term "designated airline" shall mean any airline which has been selected by one of the Contracting Parties to operate the agreed services, and in respect of which notification has been sent to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with article II of this Agreement;

(d) the definitions contained in paragraphs (a), (b) and (d) of article 96 of the abovementioned Convention on International Civil Aviation shall be deemed to apply to this, Agreement.

Article XV

The provisions of this Agreement shall be put into force, provisionally, thirty (30) days after the date of signature. The Agreement will come into force

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

definitively as soon as the Contracting Parties have notified each other of the completion of their respective constitutional formalities.

IN FAITH WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries have concluded the present Agreement and have thereto affixed their seals.

DONE in duplicate at Paris, this 27th day of January 1947, in the French and Portuguese languages, both texts being authentic.

For the Government
of the French Republic:

BIDAULT

Jules MOCH

For the Government of the
United States of Brazil:

F. DE CASTELLO BRANCO CLARK

Alberto DE MELLO FLORES

ANNEX

I

The Government of the United States of Brazil grants the Government of the French Republic the right to operate air transport services by one or more airlines designated by the latter Government on the routes specified in schedule I attached.

II

The Government of the French Republic grants the Government of the United States of Brazil the right to operate air transport services by one or more airlines designated by the latter Government on the routes specified in schedule II attached.

III

The airline or airlines designated by each of the Contracting Parties under the conditions provided in the Agreement and the present annex shall enjoy, in the territory of the other Contracting Party, on each of the routes described in the attached schedules, rights of transit and of stops for non-traffic purposes at airports open to international traffic, as well as the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo at the points enumerated in the said schedules.

IV

(a) The air transport capacity provided by the designated airlines of both Contracting Parties shall bear a close relationship to traffic requirements.

(b) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services.

(c) Where the airlines designated by the two Contracting Parties operate on the same route, they shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services.

(d) The agreed services shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to traffic demands between the country to which the airline belongs and the countries of ultimate destination of the traffic.

(e) The right of a designated airline to pick up and set down in the territory of the other Contracting Party at specified points and on specified routes, international traffic destined for or coming from third countries shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and in conditions such that capacity shall be related:

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

V

The consultations provided for in article VII of the Agreement may be held, at the request of either of the Contracting Parties, to determine the conditions in which the principles set forth in section IV above being complied with, and in particular to prevent an unfair proportion of traffic being diverted from any designated airline.

VI

Where the designated airline or airlines of either Contracting Party are temporarily unable to make use of the rights referred to in paragraph (b) of section IV above, owing to circumstances in which the other Contracting Party can be of assistance, the situation will be examined by the two Parties with a view to helping the said airline or airlines to enjoy the rights provided for in the aforementioned paragraph.

VII

(a) For the purpose of the present section, the term "transshipment" shall mean the transportation by the same airline of traffic beyond a certain point on a given route by different aircraft than those employed on the earlier stages of the same route.

(b) Transshipment when justified by economy of operation shall be permitted at all points mentioned in the attached schedules in the territory of the two Contracting Parties.

(c) However, no transshipments shall be made in the territory of either Contracting Party which would alter the long-range characteristics of the operation or which would be inconsistent with the standards set forth in this Agreement and its annex and particularly section IV of this annex.

(d) In particular, in the case of services originating in the country in which the aircraft are registered, no onward flight after transshipment shall be effected except in connexion with the arrival of the aircraft employed up to the point of transshipment. Similarly, the capacity of the aircraft employed after transshipment shall be determined with reference to the traffic arriving at the point of transshipment and requiring to be carried beyond that point.

(e) If any capacity is available in the aircraft employed after a transshipment operation effected in accordance with the provisions of paragraph (d) above, such capacity may be allotted, in either direction, to international traffic from or to the territory in which transshipment was effected.

VIII

(a) The determination of rates shall be made at reasonable levels, regard being paid in particular to economy of operation, reasonable profit, the rates charged by other airlines and the characteristics of each service, such as conditions of speed and accommodation.

(b) The rates to be charged by the designated airlines of either Contracting Party, between the points in French territory and the points in Brazilian territory referred to in the attached schedules, shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than thirty (30) days before the proposed date of introduction, provided that this period may be reduced in particular cases with the consent of the said authorities.

(c) In fixing these rates, account shall be taken of the recommendations of the International Air Transport Association (I.A.T.A.).

(d) Failing any such recommendations by the said Association, the Brazilian and French airlines shall agree on the passenger and goods rates to be applied on the joint sections of their routes, after consultation where necessary with the airlines of third countries operating all or part of the same routes.

(e) Should the designated airlines fail to agree on the rates to be established, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory solution.

In the last resort, the matter shall be referred to the arbitration provided for in article VIII of the Agreement.

IX

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the attached schedules, except changes in the points served by these airlines 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.

If such aeronautical authorities find that, having regard to the principles set forth in section IV of the present annex, the interests of their national airlines are prejudiced by the carriage by the airlines of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new point in the territory of a third country, the authorities of the two Contracting Parties shall consult with a view to arriving at a satisfactory agreement.

X

After the present Agreement comes into force, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information as promptly as possible concerning the authorizations extended to their respective designated airlines to operate the agreed services or fractions thereof. Such exchange of information shall include copies of the authorizations granted, any modifications thereof and all annexed documents.

B.
J.M.

F.C.
A.M.F.

SCHEDULE I

A. FRENCH AIR ROUTE TO BRAZIL

From France, via intermediate points, to Dakar, Recife, Rio de Janeiro and, if desired, São Paulo, in both directions.

B. FRENCH AIR ROUTES SERVING AND CROSSING BRAZILIAN TERRITORY

1. From France via intermediate points to Recife, Rio de Janeiro and, if desired, São Paulo and Porto Alegre, and thence, by a reasonably direct route, to Montevideo and countries beyond, in both directions;

2. From France via intermediate points to Dakar and thence, via Natal, if desired, to Belem, Cayenne, a point in Dutch Guiana, a point in British Guiana, Trinidad, St. Lucia, Fort-de-France and beyond, in both directions.

SCHEDULE II

A. BRAZILIAN AIR ROUTE TO FRANCE

From Brazil, via Dakar or the Cape Verde Islands, via intermediate points in Africa, Casablanca or Lisbon, a point in Spain, to Paris.

B. BRAZILIAN AIR ROUTES SERVING AND CROSSING FRENCH TERRITORY

1. From Brazil, via Dakar or the Cape Verde Islands, via intermediate points in Africa, Casablanca or Lisbon, a point in Spain, to Paris and thence to:

(a) London and beyond, by a reasonably direct route, in both directions.

(b) Brussels or Amsterdam, Berlin and beyond, by a reasonably direct route, in both directions.

2. From Brazil, via Dakar or the Cape Verde Islands, via intermediate points in Africa, Casablanca, Rome and beyond, by a reasonably direct route, in both directions.

3. From Brazil, via a point in French Guiana, to countries beyond, by a reasonably direct route, in both directions.

PROTOCOL OF SIGNATURE

In the course of the negotiations leading to the signature of the Air Transport Agreement between the French Republic and the United States of Brazil, concluded at Paris this day, the representatives of the Contracting Parties agreed as follows:

1. The customs, police, immigration and health authorities of the two Contracting Parties shall put into effect, as simply and as speedily as possible, the arrangements provided for in articles III and V of the Agreement, so as to avoid any delay in the movement of the aircraft operating the agreed services and this consideration shall be taken into account in implementing procedures and framing regulations.

2. Each Contracting Party may exercise the right to withhold a permit from an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke such permit, in accordance with the provisions of article VI of the Agreement, in any case where the aircraft put into operation by that airline are not manned by crews the members of which are not nationals by origin of the first Contracting Party.

Nevertheless, crews shall be permitted to include nationals of third countries with a view to the training of flight personnel.

3. Nothing in the Agreement shall be deemed to affect the provisions of paragraph II of the Protocol of Signature annexd to the Agreement between France and Portugal dated 30 April 1946 ¹ and of section IV, paragraph (f), of the annex to the Agreement between Portugal and Brazil dated 10 December 1946.

4. In the establishment of the Brazilian services between Rio de Janeiro, Casablanca and Spain, particular attention shall be paid to Section IV, paragraph (d), of the annex to the Agreement.

5. The determination of rates to be applied by the airlines of one Contracting Party between the territory of the other Contracting Party and a third country is a complex question, the overall solution of which cannot be solved through consultation between only two countries.

It is noted, furthermore, that the methods of determining such rates is now being studied by the Provisional International Civil Aviation Organization. It is understood under these circumstances:

(a) That, pending the acceptance by both Contracting Parties of any recommendations which the Provisional International Civil Aviation Organization may make after its study of this matter, such rates shall be subject to consideration under the provisions of paragraph IV (c) of the annex to the Agreement;

(b) That, in case the Provisional International Civil Aviation Organization fails to establish a means of determining such rates satisfactory to both Contracting Parties, the consultation provided for in article VII of the Agreement shall be in order.

6. The temporary operating permits granted to Air-France and Panair do Brasil, S.A., by the Brazilian and French Government respectively are hereby renewed until the Agreement is put into force provisionally, as provided in article XV.

B.
J. M.

F. C.
A. M. F.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 35, page 199.

No. 930

**IRAQ
and
TURKEY**

**Agreement on civil air transport (with annex). Signed at Ankara, on
30 June 1947**

Official texts: Turkish and Arabic.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**IRAK
et
TURQUIE**

**Accord relatif aux transports aériens civils (avec annexe). Signé à
Ankara, le 30 juin 1947**

Textes officiels turc et arabe.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

- ٥ - اتفق الطرفان المتعاقدان على ان يكون استيعاب النقل الجوي المعين بموجب هذا الملحق الخطوط الجوية العائدة الى احد الطرفين المتعاقدين ان تأخذ بنظر الاعتبار مصالح الذي يحمل جنسية مؤسسة النقل الجوي والبلد الذي ينتهي اليه .
- و - من المفهوم لدى كل من الطرفين المتعاقدين ان تعرفه الاحور ستحدد على اساس معقول مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بالموضوع بما في ذلك التشغيل الاقتصادي والربح المعقول واختلاف صفات الخدمة والطائرات (من حيث السرعة والراحة) وكذلك تعرفه الاحور المحددة من قبل مؤسسات النقل الجوي الاخرى التي تعمل على نفس الطريق .
- ٤ - ان حق حمل وتفريغ النقل الجوي العالمي من نقطة واحدة او عدة نقاط على الطرق الجوية المعينة بموجب هذا الاتفاق والملحق المرافق له الى مملكة ثالثة او من مملكة ثالثة الى نقطة واحدة او عدة نقاط على الطرق الجوية المعينة اعلاه سوف يستعمل طبقا للمبادئ العامة للنقل المنظم التي يتبعها الطرفان المتعاقدان وفقا للقواعد العامة من ان الاستيعاب يجب ان يتناسب مع :-
- أ - حاجات النقل بين البلد الذي يبدأ منه الخط والبلد الذي ينتهي اليه .
- ب - حاجات الخطوط الجوية الطويلة المجتازة .
- ج - حاجات النقل في المناطق التي يخترقها الخط مع رعاية مصلحة الخطوط المحلية والاقليمية .
- ٥ - يقرر الطرفان المتعاقدان ما يأتي :-
- أ - ألا تعمل مؤسسات النقل التابعة لهما باجر او مكافأة بين اية نقطتين داخل اراضي الدولة الاخرى .
- ب - ألا تبدأ مؤسسات النقل الجوي التابعة لهما بالعمل باجور او مكافأة بين اراضيها على الطرق الجوية المعينة حتى يتم الاتفاق بين سلطات الطيران المدني المسؤولتين التابعة للدولتين على حمولة الطائرات وتوزيع الحركة بينهما توزيعا عادلا .
- ج - لا يعتبر او يفسر اي جزء من هذا الاتفاق او ملحقه بأنه يمنح للطرف الاخر او مؤسسات النقل الجوي التابعة له حقوقا مقصورة عليه او يحول دون منح هذه الحقوق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لأية دولة اخرى او ينطوي على تفضيل في المعاملة .
- ٦ - اتفق الطرفان المتعاقدان على ان يعلم احدهما الاخر عن موضع الدخول الى والخروج من اراضي الدولة الاخرى وعلى الطرف المتعاقد الاخر ان يعين موضعي الدخول والخروج والطريق الجوي الذي يجب اتباعه في اراضيها وذلك قبل البدء في تشغيل مؤسسات النقل الجوي التابعة للكلا الطرفين المتعاقدين .

« الملحق »

١ - تمنح مؤسسة الخطوط الجوية العراقية العائدة الى الحكومة العراقية طبقا لشروط هذا الاتفاق والملحق المرافق له حق الطيران عبر اراضي الجمهورية التركية بدون هبوط والهبوط فوق اراضي الجمهورية التركية لاغراض غير تجارية وحق العمل وانزال الركاب والبضائع والبريد من وإلى المطارات الواقعة على الطرق الجوية الدولية المعينة فيما يلي :-
بغداد - انقره - استانبول وما وراء ذلك من ممالك من وإلى كلتا الجهتين مباشرة او من مطارات متوسطة في الاراضي العراقية او من اراضي ممالك اخرى .

٢ - تمنح مؤسسة الخطوط الجوية الحكومية العائدة الى حكومة الجمهورية التركية طبقا لشروط هذا الاتفاق والملحق المرافق له حق الطيران عبر اراضي الحكومة العراقية بدون هبوط والهبوط فوق اراضي الحكومة العراقية لاغراض غير تجارية وحق حمل وانزال الركاب والبضائع والبريد من وإلى المطارات الواقعة على الطرق الجوية الدولية المعينة فيما يلي :-
انقره - بغداد - البصرة وما وراء ذلك من ممالك من وإلى كلتا الجهتين مباشرة او من مطارات متوسطة في الاراضي التركية او من اراضي ممالك اخرى .

٣ - تطبق في تأسيس وتشغيل الخطوط الجوية المعينة في هذا الاتفاق والملحق المرافق له القواعد التالية :-

أ - ترغب كل من الحكومتين في ان تساعد وتشجع الى اقصى حد ممكن في تعميم نفع الاسفار الجوية لصالح الانسانية العام باقل الاجور التي تنفق وقواعد الاقتصاد الصحيحة كما ترغب في تنشيط الاسفار الجوية الدولية كوسيلة لانماء التفاهم الودي وحسن النية بين الشعوب وكذلك في تحقيق الفوائد العديدة غير المباشرة التي تقدمها هذه الوسيلة الجديدة للنقل وذلك للمصالح المشتركة للمملكتين (البلدين) .

ب - يجب ان يكون استيعاب واسطة النقل الجوي المخصص للمسافرين متناسبا بشكل وثيق مع الحاجة .

ج - عند انشاء مؤسسات النقل الجوي المذكورة في هذا الاتفاق والملحق المرافق له على اي من الطرق الجوية المعينة بين البلدين يجب ان تحصل الخطوط الجوية لكلتا الحكومتين على ما يمكن من فرص متساوية .

د - عند تشغيل الخطوط الجوية الطويلة المذكورة في هذا الملحق يجب على مؤسسة الخطوط الجوية العائدة الى احد الطرفين المتعاقدين ان تأخذ بنظر الاعتبار مصالح مؤسسة الخطوط الجوية العائدة الى الطرف المتعاقد الثاني وبشكل لا يضر بصورة غير عادلة بمصالح الخطوط الجوية المؤسسة من قبل الطرف المتعاقد الثاني على قسم او كل من نفس الطرق الجوية .

المادة الثامنة

إذا رأى أحد الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي نص أو نصوص في الملحق المرفق بهذا الاتفاق فيتم ذلك التعديل بطريق المباحثات المباشرة والاتفاق بين سلطات الطيران المدني المختصة لدى كل من الطرفين المتعاقدين وتبدأ المباحثات في خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب . وكل ما تنفق عليه السلطات المختصة من تعديل يحصل به بعد تأييد ذلك بالطرق الدبلوماسية . وإذا قبل الطرفان المتعاقدان معاهدة عامة عديدة الأطراف وبدى العمل بها يعدل هذا الاتفاق والملحق المرافق له ليتماشى مع أحكام المعاهدة المذكورة .

المادة التاسعة

- أ - كل خلاف ينشأ بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق والملحق المرافق له يسوى بواسطة التحكيم .
- ب - يعرض الخلاف على مجلس هيئة الطيران المدني الدولي المؤسّسة بموجب معاهدة الطيران المدني الدولي الموقع في شيكاغو بتاريخ ٧ كانون الأول سنة ١٩٤٤ .
- ج - يعرض الخلاف على هيئة تحكيم تعين بالاتفاق أو على شخص أو هيئة أخرى إذا وافق الطرفان المتعاقدان على ذلك .
- د - يتعهد الطرفان المتعاقدان بامتنثال القرار الذي يصدر في موضوع الخلاف .

المادة العاشرة

تعني كلمة (اقليم) المعنى الذي اعطته لها المادة الثانية من معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة بتاريخ ٧ كانون الأول سنة ١٩٤٤ بشيكاغو وهذا فيما يتعلق بهذا الاتفاق والملحق المرافق له الا اذا استدعى المقام غير ذلك .

المادة الحادية عشرة

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت شاء اخطار الطرف الآخر برغبته في انهاء هذا الاتفاق وينتهي الاتفاق في هذه الحالة بعد مضي اثني عشر شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد للاخطار الا اذا اتفق الطرفان على سحب هذا الاخطار قبل نهاية هذه المدة .

المادة الثانية عشرة

يجرى تبادل وثائق الابرارام في اقرب وقت ممكن في انقره ويبدأ العمل بالاتفاق منذ تاريخ التبادل . واثباتاً لذلك وقع الموقعون ادناه بما لهم من سلطة في ذلك مفوضين بها من حكوماتهم على هذا الاتفاق ووضعوا عليه اختامهم .

حرر بانقره في ٣٠ حزيران سنة ١٩٤٧ باللغتين العربية والتركية ولكل من النصين نفس القوة الرسمية .

باسم حكومة صاحب الجلالة ملك العراق

باسم حكومة الجمهورية التركية

اكرم مشتاق

مدير الطيران المدني العام

طائراته في هذا الاقليم وتكون هذه الاشياء مخصصة فقط - لاستعمال طائراته - معاملة لا تقل عن معاملة مؤسسات النقل الجوي الوطنية او مؤسسات النقل الجوي للدولة الأكثر حظوة وذلك بالنسبة للرسوم الكمركية ورسوم التفتيش وسائر الرسوم الأخرى .

ج - يعفى كل من الطرفين المتعاقدين من الرسوم الكمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم طائرات الطرف الآخر التي تعمل على الخطوط المتفق عليها وما يكون فيها من كميات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمهمات المعتاد حملها وخزنها حتى ولو استعملت او استهلكت هذه الاشياء في مملكته .

المادة الرابعة

يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصحة شهادة الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والاجازات الصادرة المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والتي لا زالت سارية المفعول وذلك فيما يتعلق بتشغيل الطرق والخطوط المبينة في الملحق ومع ذلك يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في عدم الاعتراف بشهادات الأهلية والاجازات التي تمنحها دولة أخرى لرعاياها وذلك فيما يتعلق بالطيران فوق مملكته .

المادة الخامسة

أ - تسري القوانين والانظمة والتعليمات المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية في اقليمه او مغادرتها لها او تشغيلها وطيرانها فوقها على طائرات مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف المتعاقد الآخر .

ب - تسري القوانين والانظمة والتعليمات المعمول بها لدى احد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول اقليمه والبقاء فيه او الخروج منه بالنسبة للركاب والطاقم والبضائع (كالتعليمات الخاصة بالدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والكمارك والحجر الصحي) على الركاب والطاقم وعلى من يرسل بضائع بالطائرة بالذات او على من ينوب عنهم .

المادة السادسة

يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في ايقاف او الغاء ترخيص التشغيل في اية حالة يقتنع فيها بان جزءا هاما من ملكية مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف المتعاقد الآخر وادارتها الفعلية ليس في يد رعايا اي من الطرفين المتعاقدين وكذلك في حالة عدم تنفيذ هذه المؤسسة او المؤسسات لقوانينه او نظمه وتعليماته طبقا لما جاء في المادة الخامسة او عند عدم قيامها بتنفيذ الشروط التي منحت الحقوق بناء عليها بمقتضى هذا الاتفاق .

المادة السابعة

يسجل هذا الاتفاق وما يستند عليه من عقود لدى مؤسسة الطيران المدني الدولي .

اتفاقية النقل الجوي المدني بين الحكومة الملكية العراقية وحكومة الجمهورية التركية

بما ان الحكومة الملكية العراقية وحكومة الجمهورية التركية ترغبان في ابرام اتفاق انشاء مواصلات جوية مدنية بين العراق وتركيا فقد عيّنا مفوضين عنهما لهذا الغرض اتفقوا بما لهم من سلطة على ما يأتي : -

المادة الاولى

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للطرف الاخر الحقوق المبينة في الملحق المرفق بهذا الاتفاق لانشاء الخطوط الجوية المدنية الدولية المبينة فيه ويجوز ان تفتح هذه الخطوط في الحال او فيما بعد حسب اختيار الطرف المتعاقد الممنوحة له هذه الحقوق .

المادة الثانية

أ - يجوز تشغيل الخطوط الجوية المذكورة بمجرد تعيين الطرف المتعاقد الممنوحة له الحقوق مؤسسات النقل الجوي التي ستباشر تشغيل هذا الخط او الخطوط وعلى الطرف المتعاقد الذي منح الحقوق ان يمنح بدون ابطاء ترخيص التشغيل اللازم الى تلك المؤسسة او المؤسسات حسب الشروط الواردة في الفقرة (ب) من هذه المادة وفي المادة السادسة .

ب - يجوز للطرف المتعاقد الذي منح الحقوق ان يطلب الى مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف الاخر ان تثبت للسلطات المختصة انه تتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والانظمة عادة لتشغيل مؤسسات النقل الجوي .

ج - يخضع تشغيل الخطوط الجوية في المناطق المشغولة عسكريا او المناطق التي يؤثر فيها الاشغال العسكري لموافقة السلطات العسكرية المختصة .

المادة الثالثة

أ - لا يجوز ان تزيد الرسوم التي يفرضها او يسمح بفرضها كل طرف متعاقد على مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر لاستخدام المطارات او للانتفاع بالتسهيلات الاخرى عما تدفعه الطائرات الوطنية التي تعمل في خطوط دولية ماثلة عند استخدامها مثل هذه المطارات او انتفاعها بمثل تلك التسهيلات .

ب - يعامل الوقود وزيتوت التشحيم وقطع الغيار التي يدخلها احد الطرفين المتعاقدين او من ينوب عنه او مؤسسات النقل الجوي التي يكون قد عينها الطرف الاخر او التي تحملها

TURKISH TEXT — TEXTE TURC

No 930. TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE IRAK KIRALLIK
HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMALARINA DAİR
ANLAŞMA

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Irak Kırallık Hükûmeti;
Türkiye ile Irak arasında Hava Ulaştırılmalarına dair bir Anlaşma yapmaya
karar vererek,

Bu maksatla usulü dairesinde yetkilendirilmiş temsilciler tâyin etmişler ve bun-
lar aşağıdaki hükümler üzerinde anlaşmışlardır:

Madde 1

Sözleşen Taraflar, ilişik Ekte sayılan milletlerarası havayollarının ve seferlerinin
kurulması için, işbu Ekte gösterilen hakları birbirlerine verirler; anılan seferlere,
kendisine bu haklar verilen Sözleşen Tarafın ihtiyarına göre derhal veya daha ileri
bir tarihte başlanabilir.

Madde 2

a) Sözleşen Taraflardan biri tarafından diğer Sözleşen Tarafa kurulması hakkı
verilen her bir hava seferi, bu son Taraf, anılan seferi işletmek için bir veya birkaç
hava ulaştırma teşebbüsü tâyin eder etmez, işletmeye açılabilir. Bu hakkı veren
Sözleşen Taraf, işbu maddenin (b) fıkrası ve 6 ncı madde hükümleri mahfuz kalmak
şartiyle, böylece tâyin olunan hava ulaştırma teşebbüsüne veya teşebbüslerine
gerekli işletme müsaadesini gecikmeksizin verecektir.

b) Yukarda anılan hakları veren Sözleşen Taraf, böylece tâyin edilen hava
ulaştırma teşebbüsünü veya teşebbüslerini işbu Anlaşmada derpiş olunan seferlere
başlamaya mezun kılmadan önce, kendilerinden, ülkesinde yürürlükte bulunan
kanun ve nizamlar gereğince hüviyetlerini ispat edici mahiyette her türlü vesikalar
vermelerini isteyebilecektir.

c) İlgili Hükûmetlerce tâyin olunabilecek bazı bölgelerde milletlerarası bir
hava seferinin kurulması, yetkili askerî makamların tasvibine sunulacaktır.

Madde 3

a) Sözleşen Taraflardan herbiri, öteki Taraf hava ulaştırma teşebbüslerinin,
kendi hava alanlarını kullanmaları ve başka kolaylıklardan faydalanmaları karşılığı
olarak alacağı veya alınmasına müsaade edeceği harçların, milletlerarası benzer
seferlerde kullanılan kendi millî uçaklarınca anılan hava alanlarını kullanma ve
kolaylıklardan faydalanma karşılığı olarak ödenecek harçlardan daha yüksek olma-
masını kabul eder.

b) Sözleşen Taraflardan birinin ülkesine, öteki Sözleşen Tarafça tâyin edilen hava ulaştırma teşebbüsü tarafından, veya böyle bir teşebbüs hesabına, ithal edilip munhasıran bu teşebbüs uçakları tarafından kullanılacak yakıtlar, makine yağları ve yedek parçalar, gümrük resimleri, muayene ücretleri veya diğer millî resim ve harçların alınması hususunda millî hava ulaştırma teşebbüslerine veya en ziyade müsaadeye mazhar millet hava ulaştırma teşebbüslerine uygulanan işlemiden faydalanacaklardır.

c) Ekte tarif edilen havayollarını ve seferlerini işletmeye izinli Sözleşen Tarafın hava ulaştırma teşebbüslerine ait sivil uçaklarda bulunan yakıtlar, makine yağları yedek parçalar, mütat teçhizat ve uçak kumanyası, anılan uçaklar tarafından öteki Sözleşen Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşlar esnasında kullanılsa veya sarfedilse bile, bu Taraf ülkesine giriş veya bu ülkeden çıkışta, gümrük resimleri, muayene ücretleri veya diğer benzer resimlerden muaf tutulacaklardır.

Madde 4

Sözleşen Taraflardan birinin verdiği veya muteber tanıdığı ve henüz müddeti geçmemiş hava seyrüsefer şهادetnameleri, uçuşa elverişlilik bröveleri ve lisanslar, Ekte gösterilen havayollarının ve seferlerinin işletilmesi için öteki Sözleşen Tarafça da muteber tanınacaktır.

Ancak, Sözleşen Taraflardan herbiri, kendi uyruklularına diğer bir Devlet tarafından verilmiş olan uçuşa elverişlilik brövelerini ve lisansları, kendi ülkesi üzerinde yapılacak uçuşlar için muteber tanımamak hakkını muhafaza eder.

Madde 5

a) Sözleşen Taraflardan birinin, milletlerarası hava seyrüseferinde kullanılan uçakların kendi ülkesine giriş ve çıkışı hakkındaki veya anılan uçakların kendi ülkesi sınırları içinde bulundukları müddetçe işletilmesi ve seyrüseferi ile ilgili kanun ve nizamları, öteki Sözleşen Taraf hava ulaştırma teşebbüsünün veya teşebbüslerinin uçaklarına da uygulanacaktır.

b) Yolcular, mürettebat ve uçakla mal gönderenler, gerek şahsan, gerekse kendi nam ve hesaplarına hareket eden bir üçüncü şahıs vasıtasıyla, Sözleşen Taraflardan herbirinin ülkesinde, giriş, çıkış formaliteleri, göç, pasaport ve karantina işlerine mütaallik bulunanlar gibi yolcular, mürettebat ve malların memlekete giriş, memlekette kalış ve memleketten çıkışını tanzim eden kanun ve nizamlara riayetle mükellef olacaklardır.

Madde 6

Sözleşen Taraflardan herbiri, öteki Sözleşen Tarafça tâyin edilen bir hava ulaştırma teşebbüsü mülkiyetinin esaslı kısmının ve fiilî inurakabesinin bu son Taraf uyruklularının elinde bulunduğu kanaat getirmediği hallerde veya bu teşebbüs, ülkesi üzerinde faaliyette bulunduğu Devletin kanun ve nizamlarına, yukardaki 5 inci maddede işaret olunduğu şekilde riayet etmediği veya işbu Anlaşmanın kendisine yüklediği vecibeleri yerine getirmediği takdirde bu teşebbüse işletme müsaadesi vermeyi reddetmek veya verilmiş olan müsaadeyi geri almak hakkını muhafaza eder.

Madde 7

İşbu Anlaşma ve buna dayanarak yapılacak bütün mukaveleler Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı nezdinde tescil ettirilecektir.

Madde 8

Sözleşen Taraflardan biri, işbu Anlaşma Eki hükümlerinden herhangi birinin değiştirilmesini arzu ettiği hallerde, her iki Sözleşen Taraf yetkili makamlarının bu maksatla birbirleriyle danışmalarını isteyebilecek ve bu danışma, istek tarihinden itibaren sayılmak üzere 60 günlük bir süre içinde başlayacaktır. Anılan makamların kararlaştırdıkları her değişiklik, diplomatik nota teatisi suretiyle teyit edildikten sonra yürürlüğe girecektir.

Genel mahiyette çok taraflı bir Havacılık Sözleşmesi her iki Sözleşen Taraf için yürürlüğe girdiği takdirde, Taraflar işbu Anlaşma ve Eki hükümlerinin anılan Sözleşme hükümleri ile uygunluğunu sağlamak maksadiyle danışacaklardır.

Madde 9

a) Sözleşen Taraflar, işbu Anlaşmanın veya Ekinin yorumlanmasına ve uygulanmasına müteallik olup, karşılıklı görüşme yolu ile halledilemeyen herhangi bir uyuşmazlığı hakeme sunmayı kabul ederler.

b) Böyle bir uyuşmazlık, 7 Aralık 1944 te Şikago'da imzalanan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi ile kurulan Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı Konseyine arz olunacaktır.

c) Bununla beraber Sözleşen Taraflar, aralarında anlaşarak, uyuşmazlığı bir Hakem Mahkemesine, yahut tâyin edecekleri herhangi bir şahıs veya teşekküle sunarak da halledebilirler.

d) Sözleşen Taraflar verilecek hükme riayet etmeyi taahhüt ederler.

Madde 10

«Ülke» tâbiri, 7 Aralık 1944 te Şikago'da imzalanan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 2 nci maddesinde derpiş olunan mânâyı ifade edecektir.

Yukardaki hüküm, metinde aykırı bir kayıt bulunmadığı takdirde, işbu Anlaşma ve Eki için muteber sayılacaktır.

Madde 11

Sözleşen Taraflardan her biri, işbu Anlaşmaya son vermek istediğini öteki Tarafa nota ile bildirebilir. Böyle bir sonverme, Tarafların anlaşması ile, müddetin son bulmasından önce iptal edilmedikçe, notanın öteki Tarafça alınması tarihinden 12 ay sonra hüküm ifade edecektir.

Madde 12

Tasdiknameler, mümkün olan en kısa zamanda Ankara'da teati edilecektir. Anlaşma, tasdiknamelerin teatisi tarihinde yürürlüğe girecektir.

Yukardakileri tasdikan, imzaları aşağıda bulunan ve Hükûmetleri tarafından usulü dairesinde yetkilendirilmiş olan temsilciler işbu Anlaşmayı imza etmiş ve mühürlemişlerdir.

30 Haziran 1947 tarihinde Ankara'da Türkçe ve Arapça ikişer nüsha olarak yapılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti
adına
Fuad CARİM

Irak Kırallığı Hükûmeti
adına
Ekrem MÜŞTAK

E K

1. İşbu Anlaşma ve Eki gereğince mezun kılınmış olan Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti hava ulaştırma teşebbüslerine, Irak toprakları üzerinden inmeden geçmek ve bu topraklara ticari olmıyan sebeplerle inmek hakkı ile aşağıda gösterilen yollar üzerinde milletlerarası yolcu, yük ve posta almak ve boşaltmak hakkı verilmiştir:

Her iki istikamette olmak üzere, Türkiye'de ve diğer yurtlar topraklarında, mutavassıt noktalar tarikiyle veya doğrudan doğruya, Ankara'dan Bağdad – Basra'ya ve daha ilerdeki memleketlere,

2. İşbu Anlaşma ve Eki gereğince mezun kılınmış olan Irak Kırallık Hükûmeti hava ulaştırma teşebbüslerine, Türk toprakları üzerinden inmeden geçmek ve bu topraklara ticari olmıyan sebeplerle inmek hakkı ile aşağıda gösterilen yollar üzerinde milletlerarası yolcu, yük ve posta almak ve boşaltmak hakkı verilmiştir:

Her iki istikamette olmak üzere, Irak'ta ve diğer yurtlar topraklarında, mutavassıt noktalar tarikiyle veya doğrudan doğruya, Bağdad'dan Ankara – İstanbul'a ve daha ilerdeki memleketlere.

3. İşbu Anlaşma ve Ekine mevzu olan hava seferlerinin kurulması ve işletilmesinde aşağıdaki prensipler uygulanacaktır:

a) İmkân nispetinde düşük ve salim ekonomik prensiplerle bağdaşan tarifeler uygulanması suretiyle hava yolculuğunun, insanlığın genel refahı bakımından arzettiği faydaların yayılmasının en geniş şekilde teşvik ve tahriki, hava yolculuğunun milletlerarasında dostça anlayış ve iyi niyetin gelişmesi vasıtası olarak teşviki ve aynı zamanda bu yeni ulaştırma vasıtasının, iki memleketin müşterek refahı bakımından arzettiği çok sayıda her türlü faydaların sağlanması şayanı arzudur.

b) Seyahat eden kimselere sağlanmış bulunan hava ulaştırma kolaylıkları, halkın bu gibi ulaştırmalara olan ihtiyacı ile sıkı surette bağlı olmalıdır.

c) Her iki memleketin hava ulaştırma teşebbüsleri için, işbu Anlaşma ve Ekine mevzu olan ve karşılıklı ülkeler arasında mevcut yol veya yollardan herhangi birini takiben hava seferleri kurulması hususunda müsait ve eşit imkânlar mevcut olmalıdır.

d) İşbu Anlaşma Ekinde yazılı uzak kurye seferlerinin Sözleşen Taraflar hava ulaştırma teşebbüslerince işletilmesinde, karşı Taraf hava ulaştırma teşebbüslerinin menfaatleri, işbu Tarafın aynı yollar üzerinde kısmen veya tamamen kurmuş bulunduğu seferleri haksız zararlara uğratmamak maksadiyle, gözönünde tutulacaktır.

e) Sözleşen Taraflar, işbu Anlaşma Ekine uygun olarak tâyin olunan hava ulaştırma teşebbüsleri tarafından yapılacak seferler hacminin her şeyden önce, adı geçen teşebbüsün milliyetini taşıdığı memleket ile ulaştırmanın nihai hedefi olan memleket arasındaki ulaştırma ihtiyaçlarına uygun bulunmasını kabul ederler.

f) Sözleşen Taraflar, tarife ücretlerinin, idareli işletme, mâkul kâr haddi, seferin ve sürat ve rahat bakımından uçakların hususiyetlerindeki farkları da içine alan bütün ilgili âmilleri ve aynı zamanda aynı yol üzerinde sefer yapan diğer hava ulaştırma teşebbüslerince tatbik edilen tarife ücretlerini gözönünde tutarak mâkul bir esas dâhilinde tesbit etmeyi kabul ederler.

4. Bu hatlar üzerinde, işbu Anlaşma ve Ekine mevzu olan yolların bir veya bir kaç noktasından üçüncü memleketlere veya üçüncü memleketlerden adı geçen yolların bir veya bir kaç noktasına yapılacak milletlerarası ulaştırma, yükleme ve boşaltma hakkı Sözleşen Taraflarca kabul olunan muntazam inkişaf genel prensiplerine ve hacim uygunluğu genel prensiplerine:

a) Menşe ve mahreç memleketler arasındaki ulaştırma isteklerine;

b) Uzak kurye seferleri işletmesi ihtiyaçlarına;

c) Mahallî ve muntakavi seferler gözönünde tutularak geçilecek bölgelerde mevcut ulaştırma isteklerine;

uygun olarak kullanılacaktır.

5. Sözleşen Taraflar aşağıdaki hususları aralarında kararlaştırmışlardır:

a) Taraflardan birinin hava ulaştırma teşebbüsleri öteki Taraf ülkesinin herhangi iki noktası arasında kira veya ivaz karşılığında sefer yapmıyacaklardır.

b) Hava ulaştırma teşebbüsleri, uçak hacmi ve iki Devlet arasındaki ulaştırmaların hakkaniyete uygun bir şekilde taksimi hususunda her iki Devlet yetkili havacılık idareleri arasında bir anlaşmaya varılıncaya kadar karşılıklı ülkeleri arasında ve tesbit edilen yollar üzerinde kira veya ivaz karşılığı seferlere başlamıyacaklardır.

c) İşbu Anlaşma ile Ekinin hiç bir kısmı, Sözleşen Taraflardan birine veya onun hava ulaştırma teşebbüslerine hususi haklar sağlayacak ve benzer hakların diğer herhangi bir Devletin hava ulaştırma teşebbüslerine tanınmasını önliyecek şekilde veya farklı işlem doğurur mahiyette sayılmıyacak ve bu yolda yorumlanmıyacaktır.

6. Sözleşen Taraflardan her birinin, bir hava seferini işletmeye başlamadan önce öteki Tarafa, onun ülkesine giriş ve ülkesinden çıkış için tasarladığı yönleri bildirilmesi ve bunun üzerine öteki Tarafın kendi ülkesine giriş ve çıkış noktaları ile ülkesi üzerinde takip edilecek olan uçuş yolunu göstermesi Taraflarca kabul olunmuştur.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 930. AGREEMENT¹ ON CIVIL AIR TRANSPORT BETWEEN THE
ROYAL GOVERNMENT OF IRAQ AND THE GOVERNMENT OF
THE TURKISH REPUBLIC. SIGNED AT ANKARA, ON 30 JUNE
1947

The Royal Government of Iraq and the Government of the Turkish Republic, being desirous of concluding an agreement for air services between Iraq and Turkey, have to this effect appointed plenipotentiaries who, being duly authorized, have agreed as follows:

Article 1

The Contracting Parties grant to each other the rights specified in the annex hereto with a view to establishing the international civil air routes and services therein described. Such services may begin immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article 2

(a) Each of the air services for which establishment rights have been granted by one Contracting Party to the other Contracting Party may be put into operation as soon as the latter Party has designated an airline or airlines for the operation of such service. The Contracting Party granting the rights shall, subject to the provisions laid down in paragraph (b) of this article and in article 6 hereinafter, be bound to grant without delay the necessary operating permit to the airline or airlines concerned.

(b) The Contracting Party granting the above-mentioned rights may, before authorizing the airline or airlines thus designated to operate the services mentioned in this Agreement, require such airline or airlines to adduce evidence of their qualifications in accordance with the laws and regulations.

(c) The establishment of an international airline in certain areas which may be designated by the governments concerned shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 3

(a) Each Contracting Party agrees that the charges imposed or authorized for the use of its airports or other facilities by the airlines of the other Contracting

¹ Came into force on 21 December 1949, by the exchange of the instruments of ratification at Ankara, in accordance with article 12.

TRADUCTION—TRANSLATION

N° 930. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT ROYAL¹ D'IRAK
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE TURQUIE
RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS. SIGNÉ À
ANKARA, LE 30 JUIN 1947

Le Gouvernement Royal d'Irak et le Gouvernement de la République de Turquie, ayant décidé de conclure un accord sur l'établissement de communications aériennes civiles entre l'Irak et la Turquie, ont désigné à cet effet des représentants dûment autorisés qui sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Les Parties contractantes s'accordent mutuellement les droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, en vue de l'établissement des routes et services aériens internationaux indiqués dans ladite annexe. Lesdits services pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés.

Article 2

a) Les services aériens susmentionnés pourront être mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle les droits auront été concédés aura désigné les entreprises de transports aériens qui exploiteront le ou les services en question. La Partie contractante qui concède les droits sera tenue d'accorder sans délai la permission d'exploitation nécessaire à cette entreprise ou à ces entreprises, conformément aux conditions énoncées dans l'alinéa *b* du présent article et dans l'article 6.

b) La Partie contractante qui aura accordé les droits susmentionnés pourra demander à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées, avant de l'autoriser ou de les autoriser à exploiter les services visés au présent Accord, de prouver aux autorités compétentes qu'elle remplit les conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des entreprises de transports aériens.

c) L'exploitation des services aériens dans les régions soumises à l'occupation militaire ou affectées par l'occupation militaire sera subordonnée à l'approbation des autorités militaires compétentes.

Article 3

a) Chaque Partie contractante accepte que les taxes imposées ou autorisées pour l'utilisation de ses aéroports et des autres facilités par les entreprises de

¹ Entré en vigueur le 21 décembre 1949, par l'échange des instruments de ratification à Ankara, conformément à l'article 12.

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

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

(c) The fuel, lubricating oils, spare parts, the normal equipment and the supplies retained on board the civil aircraft of air transport services of one Contracting Party authorized to operate the routes and services set forth in the annex hereto shall be exempt, when entering and leaving the territory of the other Contracting Party, from customs duties, inspection fees and other similar duties, even though the said supplies are used by such aircraft during flights carried out above its territory.

Article 4

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still valid shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the annex.

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 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.

(b) The passengers and crews of aircraft and consignors of goods by air shall comply, either in person or through the intermediary of a third person acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party respecting the entry, stay and departure of passengers, crews or cargo, such as regulations relating to entry, departure, immigration, passports and quarantine.

Article 6

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party or to revoke such a permit in any case where it is not convinced that the substantial ownership and

l'autre Partie contractante ne soient pas plus élevées que les droits acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange, introduits par l'une des Parties contractantes ou son représentant, ou par les entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie, ou transportés par ses aéronefs sur le territoire de cette dernière, et destinés uniquement à être utilisés par ses aéronefs, bénéficieront en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres droits, du traitement accordé aux entreprises de transports aériens nationales ou à celles de la nation la plus favorisée.

c) Chacune des Parties contractantes exonérera des droits de douane, frais de visite ou autres droits les aéronefs de l'autre Partie contractante utilisés pour les services convenus ainsi que les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange et l'équipement normal demeurant à bord, même si les approvisionnements en question sont utilisés par ces aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des routes et des services définis dans l'annexe.

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 Etat.

Article 5

a) Les lois, règlements et instructions de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs au-dessus de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises par avion seront tenus de satisfaire, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux prescriptions des lois, règlements et instructions régissant, sur le territoire de chaque Partie contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation 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 de transports

effective control of that airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or whenever that airline fails to comply with the laws and regulations of the State in which it is operating as described in article 5 above, or fails to perform its obligations under this Agreement.

Article 7

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

Article 8

Should either of the Contracting Parties desire to modify any provision or provisions of the annex to this Agreement, it may request that a consultation should be held between the competent authorities of both Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. All modifications agreed upon by the said authorities shall come into effect after confirmation by an exchange of diplomatic notes.

If a general multilateral air convention should come into force with respect to the two Contracting Parties, the said Parties shall consult with each other with a view to causing this Agreement and the annex thereto to conform with the provisions of the said convention.

Article 9

(a) The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute relative to the interpretation or application of this Agreement or of the annex thereto which it has not been found possible to settle by direct negotiation.

(b) Such a dispute shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization established by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.¹

(c) The Contracting Parties may also agree to settle the dispute by reference either to an arbitration tribunal or to any other person or body designated by them.

(d) The Contracting Parties undertake to comply with the award.

Article 10

The term "territory" shall have the meaning assigned to it by article 2 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

This provision shall apply to this Agreement and its annex except where otherwise provided therein.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

aériens désignée par l'autre Partie contractante se trouvent entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise de transports aériens désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de l'Etat sur le territoire duquel elle opère, ainsi qu'il est indiqué à l'article 5 ci-dessus, ou si elle ne remplit pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés conformément au présent Accord.

Article 7

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

Article 8

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions de l'annexe au présent Accord, cette modification pourra intervenir par voie de consultations directes et par accord entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes et lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification convenue entre lesdites autorités entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par la voie diplomatique.

Si une convention aéronautique multilatérale de caractère général, acceptée par les deux Parties contractantes, entre en vigueur, le présent Accord et son annexe seront modifiés de manière qu'ils soient conformes aux dispositions de ladite convention.

Article 9

a) Les Parties contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son annexe, qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b) 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 1944.¹

c) Le différend sera soumis à un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à une autre personne ou à un autre organisme, si les Parties contractantes en conviennent ainsi.

d) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 10

Le terme "territoire" aura le sens qui lui est donné par l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Cette disposition s'applique au présent Accord et à son annexe, sauf indication contraire du contexte.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346 et volume 51, page 336.

Article 11

Either Contracting Party may notify the other of its desire to denounce this Agreement. Such denunciation shall take effect twelve months after the date on which the other Contracting Party received the notification, unless the notification is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

Article 12

The instruments of ratification shall be exchanged at Ankara as soon as possible. The Agreement shall enter into force on the date of the exchange of the instruments of ratification.

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

DONE at Ankara, in duplicate, in the Arabic and Turkish languages, this thirtieth day of June 1947.

For the Royal Government of Iraq:
(Signed) Akram MUSHTAQ
Director of Civil Aviation

For the Government of the
Turkish Republic:
(Signed) Fuad CARIM

ANNEX

1. Airlines of the Government of Iraq authorized under the present Agreement and the annex thereto are accorded rights of transit and non-traffic stop in Turkish territory, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail on the following routes:

Bagdad—Ankara—Instanbul and countries beyond, in both directions, directly or from intermediate points situated in Iraq or in other countries.

2. Airlines of the Government of the Turkish Republic authorized under the present Agreement and the annex thereto are accorded rights of transit and non-traffic stop in Iraqi territory, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail on the following routes:

Ankara—Bagdad—Basra and countries beyond, in both directions, directly or from intermediate points situated in Turkey or in the territory of other countries.

3. In the establishment and operation of the air services covered by this Agreement and its annex the following principles shall apply:

(a) It is desirable to foster and encourage the widest possible distribution of the benefits of air travel for the general good of mankind by adopting the cheapest rates consistent with sound economic principles, and to stimulate international air travel as a means of promoting friendly understanding and good-will among peoples and ensuring

Article 11

Chacune des Parties contractantes pourra notifier, à tout moment, à l'autre Partie son intention de dénoncer le présent Accord. Une telle dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 12

Les ratifications seront échangées à Ankara aussitôt que faire se pourra. L'Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

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

FAIT à Ankara, le 30 juin 1947, en langue arabe et en langue turque, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement Royal d'Irak:
(Signé) Akram MOUCHTAK
Directeur général de l'aviation civile

Pour le Gouvernement de la
République de Turquie:
(Signé) Fuad CARIM

ANNEXE

1. Il est accordé à l'entreprise de transports aériens du Gouvernement de l'Irak, autorisée en vertu du présent Accord et de son annexe, le droit de survol sans escale au-dessus du territoire turc, le droit d'escale non commerciale sur ledit territoire, ainsi que le droit de charger ou de décharger en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier dans les aéroports situés sur les routes indiquées ci-dessous:

De Bagdad à Ankara, Istanbul et au-delà, via des points intermédiaires situés en Irak ou sur le territoire d'autres pays, ou en ligne directe, dans les deux sens.

2. Il est accordé aux entreprises de transports aériens du Gouvernement de la République de Turquie, autorisées en vertu du présent Accord et de son annexe, le droit de survol sans escale au-dessus du territoire irakien, le droit d'escale non commerciale sur ledit territoire, ainsi que le droit de charger ou de décharger en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier dans les aéroports situés sur les routes indiquées ci-dessous:

D'Ankara à Bagdad, Bassora et au-delà, via des points intermédiaires situés en Turquie ou sur le territoire d'autres pays, ou en ligne directe, dans les deux sens.

3. Dans l'établissement et l'exploitation des services aériens prévus par le présent Accord et son annexe, il sera fait application des principes suivants:

a) Il est souhaitable de favoriser et d'encourager autant qu'il est possible l'extension du bénéfice des voyages aériens, pour le profit général de l'humanité, par l'application des tarifs les plus bas compatibles avec les principes d'une saine économie, de stimuler les voyages aériens internationaux en tant que moyen d'entretenir l'entente et la bonne

as well the many benefits of every kind of this new form of transportation to the common welfare of both countries.

(b) The air-transport capacity available to the travelling public should bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.

(c) Equal facilities shall be given to the airlines of the two Governments for the establishment of the air services provided for by this Agreement and its annex on any of the air routes between the two countries.

(d) In the operation of the trunk services described in this annex, the airlines of each Contracting Party shall consider the interest of the airlines of the other Contracting Party, so as not to affect unfairly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

(e) The Contracting Parties agree that the capacity of the services provided by the airlines designated in accordance with this annex shall correspond above all to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic.

(f) The Contracting Parties agree that rates shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as economic operation, reasonable profit, the different characteristics of the services and aircraft with respect to speed and comfort, and the rates charged by any other airline operating on the same route.

4. The right granted to such services to embark or disembark in international traffic passengers, goods and mail destined for third countries or in third countries at a point or points on the routes covered by this Agreement and the annex thereto 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 to:

(a) Traffic requirements between the country of origin and the country of destination;

(b) The requirements of trunk airline operation, and

(c) The traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

5. The Contracting Parties agree to the following provisions:

(a) No airline of one Party shall operate services for remuneration or hire between two points in the territory of the other Party.

(b) Their airlines shall not start to operate services for remuneration or hire between their territories on the specified air routes until the competent aeronautical authorities of the two States have reached an agreement on transport capacity and on an equitable distribution of traffic between the two countries.

volonté entre les nations, ainsi que de s'assurer les nombreux avantages indirects qu'offre ce nouveau moyen de transport pour le bien mutuel des deux pays.

b) La capacité de transports aériens fournie aux voyageurs sera adaptée de près aux besoins du public à cet égard.

c) Les entreprises de transports aériens des deux pays devront, autant que possible, recevoir des facilités égales en vue de l'établissement des services aériens prévus par le présent Accord et son annexe sur chacune des routes aériennes entre les deux pays.

d) Dans l'exploitation, par les entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes, des grands services aériens indiqués dans la présente annexe, les intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante seront pris en considération afin que les services assurés par lesdites entreprises, sur tout ou partie de ces mêmes routes, ne soient pas indûment affectés.

e) Les Parties contractantes conviennent que la capacité des services assurés par les entreprises de transports aériens désignées conformément à la présente annexe devra correspondre avant tout à la demande de trafic entre le pays dont l'entreprise de transports aériens est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic.

f) Les Parties contractantes conviennent que les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment l'exploitation dans des conditions économiques, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques des services et des aéronefs quant à la vitesse et au confort, ainsi que les tarifs appliqués par les autres entreprises de transports aériens exploitant la même route.

4. Le droit, accordé à ces services, de charger et de décharger en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier en un ou plusieurs points des routes aériennes indiquées dans le présent Accord et son annexe, à destination de pays tiers, ou dans des pays tiers à destination d'un ou de plusieurs points desdites routes aériennes, sera exercé conformément aux principes généraux de trafic ordonné approuvés par les Parties contractantes, suivant les règles générales d'après lesquelles la capacité doit être en rapport avec:

a) Les exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;

b) Les exigences de l'exploitation des entreprises de transports aériens assurant des services directs; et

c) Les exigences du trafic dans les régions desservies, compte tenu des services locaux et régionaux.

5. Les Parties contractantes conviennent des dispositions suivantes:

a) Les entreprises de transports aériens de l'une des Parties n'assureront aucun service moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location entre deux points du territoire de l'autre Partie.

b) Leurs entreprises de transports aériens ne commenceront l'exploitation de services, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, entre leurs territoires, sur les routes aériennes fixées, que lorsque les autorités aéronautiques compétentes des deux Etats se seront mises d'accord sur la capacité de transport et sur une répartition équitable du trafic entre les deux pays.

(c) No part of the present Agreement or the annex thereto shall be considered or interpreted as granting exclusive rights to one Contracting Party or to airlines of that Contracting Party or as preventing the granting of similar rights to airlines of another State or as constituting discriminatory treatment.

6. It is agreed that before putting an airline into operation each Contracting Party shall notify the other Party of the place at which it proposes to enter and depart from the territory of that Contracting Party, which shall then indicate the points of entry and departure and the air route to be followed over its territory.

c) Aucune partie du présent Accord ou de son annexe ne sera considérée ni interprétée comme accordant à l'une des Parties contractantes ou à son entreprise de transports aériens des droits exclusifs, comme empêchant l'octroi de droits similaires aux entreprises de transports aériens d'un autre Etat ou comme comportant un traitement discriminatoire.

6. Il est convenu que chaque Partie contractante, avant de mettre un service aérien en exploitation, notifiera à l'autre Partie l'itinéraire qu'elle propose pour l'entrée et la sortie du territoire de cette dernière; cette Partie indiquera alors les points d'entrée et de sortie et la route aérienne à suivre sur son territoire.

No. 931

**GREECE
and
TURKEY**

Air Transport Agreement. Signed at Ankara, on 22 July 1947

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**GRÈCE
et
TURQUIE**

Accord sur les transports aériens. Signé à Ankara, le 22 juillet 1947

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

N° 931. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT ROYAL HELLÉNIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE SUR LES TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À ANKARA, LE 22 JUILLET 1947

Le Gouvernement Royal Hellénique et le Gouvernement de la République Turque,

Ayant décidé de conclure un Accord sur les transports aériens entre la Grèce et la Turquie,

Ont désigné à cet effet des représentants dûment autorisés, lesquels sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement les droits spécifiés à l'Annexe ci-jointe en vue de l'établissement des routes et services aériens internationaux énumérés à cette Annexe; lesdits services peuvent être commencés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle ces droits sont accordés.

Article 2

a) Chaque service aérien pour lequel le droit d'établissement a été accordé par une Partie Contractante à l'autre Partie Contractante, pourra être mis en exploitation aussitôt que cette dernière Partie aura désigné une ou plusieurs entreprises aériennes pour exploiter le service en question; la Partie Contractante qui aura accordé ce droit, sous réserve des dispositions de l'article 6 ci-après, devra accorder sans délai l'autorisation d'exploitation requise à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées.

b) La Partie Contractante qui accorde les droits susmentionnés, pourra demander à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées, avant de l'autoriser ou de les autoriser à ouvrir les services visés au présent Accord, à fournir conformément aux lois et règlements en vigueur sur son territoire, toutes justifications sur leur qualification.

c) Dans certaines régions qui pourraient être désignées par les Gouvernements intéressés, l'établissement d'un service aérien international sera soumis à l'approbation des autorités militaires compétentes.

¹ Entré en vigueur le 20 janvier 1950, par l'échange des instruments de ratification, conformément à l'article 11.

TRANSLATION — TRADUCTION

NO. 931. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE ROYAL
HELLENIC GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE
TURKISH REPUBLIC. SIGNED AT ANKARA, ON 22 JULY 1947

The Royal Hellenic Government and the Government of the Turkish Republic,

Having decided to conclude an agreement for air services between Greece and Turkey,

Have for this purpose appointed plenipotentiaries, who, being duly authorized, have agreed as follows:

Article 1

The Contracting Parties grant each other the rights specified in the annex hereto with a view to establishing the international air routes and services therein described; such services may be begun immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article 2

(a) Each of the air services for which establishment rights have been granted by one Contracting Party to the other Contracting Party may be put into operation as soon as the latter party has designated an airline or airlines for the operation of the service in question; the Contracting Party granting the rights shall, subject to the provisions laid down in article 6 below, be bound to grant without delay the requisite operating permit to the airline or airlines concerned.

(b) The Contracting Party granting the above-mentioned rights may require the airline or airlines thus specified to furnish complete evidence of qualification in accordance with the laws and regulations in force in its territory before granting permission to engage in the operations contemplated by this Agreement.

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

¹ Came into force on 20 January 1950, by the exchange of the instruments of ratification, in accordance with article 11.

Article 3

Dans le but d'éviter toute pratique discriminatoire et d'assurer l'égalité de traitement:

a) Chacune des Parties Contractantes convient que les taxes imposées ou autorisées pour l'utilisation de ses aéroports et des autres facilités par les entreprises de l'autre Partie Contractante ne seront pas plus élevées que celles qui seraient payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire d'une Partie Contractante par une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, ou pour le compte d'une telle entreprise, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cette dernière, bénéficieront du traitement appliqué aux entreprises nationales ou à celle de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition de droits de douane, de frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux.

c) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises de transport aérien d'une Partie Contractante autorisées à exploiter les routes et les services décrits à l'Annexe, 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 autres droits similaires, même au cas où ces approvisionnements seraient employés ou consommés par ces aéronefs au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation des routes et des services spécifiés à l'Annexe. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 5

a) Les lois et règlements d'une Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire en ce qui concerne les aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de l'autre Partie Contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises par avion 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, à la sortie, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Article 3

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

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

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

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

Article 4

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still valid shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the annex. 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 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 of the other Contracting Party.

(b) The passengers and crews of aircraft and consignors of goods by air shall comply, either in person or through a third party acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party respecting the entry, stay and departure of passengers, crews or cargo, such as regulations relating to entry, departure, immigration, passports, customs and quarantine.

Article 6

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ou de révoquer une telle autorisation lorsqu'elle n'a pas la preuve que la propriété essentielle et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de cette dernière Partie, ou chaque fois que cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de l'Etat sur le territoire duquel elle opère, ainsi qu'il est indiqué à l'article 5 ci-dessus, ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

Article 7

Le présent Accord et tous les contrats qui en découleront seront déposés à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile.

Article 8

Dans le cas où l'une des Parties Contractantes désirerait modifier l'une quelconque des dispositions de l'Annexe au présent Accord, elle pourra demander que les Autorités compétentes des deux Parties Contractantes entrent en consultation à cet effet, cette consultation devant commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification convenue entre lesdites Autorités entrera en vigueur après avoir été confirmée par un échange de Notes diplomatiques.

Si une Convention Générale Aéronautique multilatérale entre en vigueur pour les deux Parties Contractantes, celles-ci se consulteront à l'effet de mettre les clauses du présent Accord et de son Annexe en concordance avec les dispositions de ladite Convention.

Article 9

a) Les Parties Contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent Accord ou de son Annexe, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes.

b) Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile créé par la Convention¹ relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

c) Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, d'un commun accord, régler le différend en le portant soit devant un Tribunal Arbitral, soit devant toute autre personne ou organisme désigné par elles.

d) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

Article 10

Chacune des Parties Contractantes pourra notifier à l'autre Partie son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle dénonciation aura effet douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit annulée d'un commun accord avant la fin de cette période.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346, et volume 51, page 336.

Article 6

Each Contracting Party reserves the right to withhold an operating permit from an airline designated by the other Contracting Party, or to revoke such a permit, in any case where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in nationals of the latter Party, or whenever that airline fails to comply with the laws and regulations of the State over which it operates, as described in article 5 above, or to perform its obligations under this Agreement.

Article 7

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

Article 8

Should either of the Contracting Parties desire to modify any provision or provisions of the annex to this Agreement, it may request that a consultation should be held between the competent authorities of both Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification agreed upon by the said authorities shall not come into effect until it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

Article 9

(a) The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute relative to the interpretation or application of this Agreement or of the annex thereto which is incapable of settlement by direct negotiation.

(b) Such a dispute shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization established by the Convention¹ on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

(c) Notwithstanding anything to the contrary, the Contracting Parties may by agreement settle the dispute by referring it either to an arbitration tribunal or to any other person or body designated by them.

(d) The Contracting Parties undertake to comply with the award.

Article 10

Either Contracting Party may notify the other of its desire to denounce this Agreement. Such denunciation shall take effect twelve months after the date on which the other Contracting Party receives notice, unless the notice to terminate is annulled by agreement before the expiry of this period.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

Article 11

Les ratifications seront échangées à Ankara dans le plus bref délai possible. L'Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

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

FAIT à Ankara, le 22 juillet 1947 en double exemplaire en langue française.

Pour le Gouvernement
Royal Hellénique:
P. SKEFERIS

Pour le Gouvernement
de la République Turque:
F. CARIM

ANNEXE

1. Les entreprises de transport aérien du Gouvernement Royal Hellénique, autorisées en vertu du présent Accord, jouiront du droit de traverser le territoire turc sans y atterrir et d'y atterrir pour des raisons non commerciales, ainsi que du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, marchandises et du courrier sur les routes suivantes:

d'Athènes — via ou sans points intermédiaires en territoire hellénique — à Istanbul (facultatif) — Ankara — et aux pays au-delà vers l'Est — dans les deux directions.

2. Les entreprises de transport aérien du Gouvernement de la République Turque, autorisées en vertu du présent Accord, jouiront du droit de traverser le territoire hellénique sans y atterrir et d'y atterrir pour des raisons non commerciales, ainsi que du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, marchandises et du courrier sur les routes suivantes:

d'Ankara — via ou sans points intermédiaires en territoire turc — à Thessaloniki (facultatif) — Athènes — et aux pays au-delà vers l'ouest — dans les deux directions.

3. Pour l'établissement et l'exploitation des Services aériens faisant l'objet du présent Accord et de son Annexe seront appliqués les principes suivants:

- (a) qu'il est désirable de stimuler et d'encourager le plus largement possible la diffusion des avantages du voyage aérien pour le bien-être général de l'humanité par les tarifs aussi bas que possibles et compatibles avec des principes économiques sains, et d'encourager également le voyage aérien comme moyen de développement de l'entente amicale et de la bonne volonté entre les peuples et d'assurer en même temps le grand nombre d'avantages indirects de ce nouveau moyen de transport à la prospérité commune des deux pays;
- (b) que les facilités du transport aérien mis à la disposition du public voyageant doivent se tenir en relations étroites aux nécessités du public pour de tels transports;
- (c) qu'une opportunité favorable et égale pour les entreprises des deux nations doit exister pour qu'elles desservent n'importe quelle route ou routes entre leurs territoires respectifs et faisant l'objet du présent Accord et de son Annexe;

Article 11

The ratifications shall be exchanged at Ankara as soon as possible. This Agreement shall enter into force on the date of the exchange of the instruments of ratification.

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

DONE at Ankara in duplicate, in the French language, this twenty-second day of July, one thousand nine hundred and forty-seven.

For the Royal Hellenic Government:
P. SKEFERIS

For the Government of the
Turkish Republic:
F. CARIM

ANNEX

1. Airlines of the Royal Hellenic Government authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in Turkish territory, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail on the following routes:

Athens, directly or via intermediate points in Greek territory, to Istanbul/Ankara, and countries further east, in both directions.

2. Airlines of the Government of the Turkish Republic authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in Greek territory, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail on the following routes:

Ankara, directly or via intermediate points in Turkish territory, to Thessaloniki (Salonika)/Athens, and countries further west, in both directions.

3. In the establishment and operation of the air services covered by this Agreement and its annex, the following principles shall apply:

(a) It is desirable to foster and encourage the widest possible distribution of the benefits of air travel for the general good of mankind at the cheapest rates consistent with sound economic principles; and to stimulate air travel as a means of promoting friendly understanding and good will among peoples and ensuring as well the many indirect benefits of this new form of transportation to the common welfare of both countries;

(b) The air transport facilities available to the travelling public should bear a close relationship to the requirements of the public for such transport;

(c) There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the two nations to operate on any route or routes between their respective territories covered by this Agreement and its annex;

- (d) que pour l'exploitation par les entreprises aériennes des deux Parties Contractantes des services long-courriers décrits à l'Annexe au présent Accord, les intérêts des entreprises aériennes de l'autre Partie Contractante seront pris en considération de manière à ne pas affecter indûment les services que cette dernière dessert partiellement ou entièrement sur les mêmes routes;
 - (e) qu'il est convenu entre les deux Parties Contractantes que les services offerts par une entreprise aérienne désignée en vertu du présent Accord et de son Annexe auront comme objectif initial de disposer de la capacité adéquate aux nécessités du trafic entre le pays dont l'entreprise en question possède la nationalité, et le pays de destination définitive du trafic.
4. Le droit d'embarquer et de débarquer sur ces lignes du trafic international à destination de ou en provenance de pays tiers, sur un point ou des points des routes faisant l'objet du présent Accord et de son Annexe sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les deux Parties Contractantes, et sera sujet aux principes généraux d'adaptation de la capacité:
- (a) à la demande de trafic entre le pays d'origine et le pays de destination;
 - (b) aux exigences d'exploitation des services long-courriers;
 - (c) à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.
5. Au cas où l'entreprise ou les entreprises d'un Gouvernement seraient provisoirement empêchées, par suite de difficultés provenant de la guerre, de profiter immédiatement des avantages offerts par le paragraphe 3 (c) de la présente annexe à l'Accord, la situation sera révisée par les deux Gouvernements dès que l'entreprise ou les entreprises du premier Gouvernement se trouveront en état d'offrir progressivement leur contribution au service des routes.
6. Il est convenu que chaque Partie Contractante, avant de mettre un service aérien en exploitation notifiera à l'autre Partie Contractante l'itinéraire qu'elle propose pour l'entrée et la sortie du territoire de cette dernière; cette Partie indiquera alors les points exacts d'entrée et de sortie, et la route à suivre sur son territoire.

(Signé) P. SKEFERIS

(Signé) Fuad CARIM

- (d) In the operation by the airlines of either Contracting Party of the trunk services described in the annex to this Agreement, the interests of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes;
- (e) It is the understanding of both Contracting Parties that services provided by a designated airline under this Agreement and its 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 ultimate destination of the traffic.
4. The right to embark or disembark on such services international traffic en route to and coming from third countries at a point or points on the routes covered by this Agreement and its 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 and the country of destination;
 - (b) to the requirements of through airline operation;
 - (c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.
5. Should the airline or airlines of one Contracting Party be temporarily prevented, through difficulties arising from the war, from taking immediate advantage of the opportunity referred to in paragraph 3 (c) of this annex to the Agreement, the situation shall be reviewed between the Contracting Parties as soon as the airline or airlines of the first Contracting Party is or are in a position increasingly to make their contribution to the service.
6. It is agreed that, before putting an airline into operation, each Contracting Party will notify the other Contracting Party of the itinerary which it proposes for entry into and departure from the territory of that Contracting Party, which shall then indicate the exact points of entry and departure and the route to be followed over its territory.

(Signed) P. SKEFERIS

(Signed) Fuad CARIM

No. 932

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

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with schedules and exchanges of notes). Signed at Lima, on 22 December 1947

Official texts: English and Spanish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

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

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec tableaux et échanges de notes). Signé à Lima, le 22 décembre 1947

Textes officiels anglais et espagnol.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

NO. 932. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES. SIGNED AT LIMA, ON 22 DECEMBER 1947

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Perú,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944,² and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond the territories of the United Kingdom and Perú,

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

Article 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 7th day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Civil Aviation, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Perú, the Minister of Aeronautics, and any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the said Minister or similar functions;

(c) The term “designated airline” means an airline which the aeronautical authorities of either Contracting Party shall have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline designated by

¹ Came into force on 22 December 1947, as from the date of signature, in accordance with article 14.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

NO 932. ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ PARA SERVICIOS AÉREOS ENTRE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS Y MÁS ALLÁ. FIRMADO EN LIMA, EL 22 DE DICIEMBRE DE 1947

Los Gobiernos del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y de la República del Perú, que son partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Acuerdo con el propósito de establecer servicios aéreos entre y más allá de los territorios del Reino Unido y del Perú;

Han designado para este propósito los Plenipotenciarios abajo firmantes quienes, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Para los fines del presente Acuerdo, salvo que el contexto les diese otro significado:

(a) La expresión “la Convención” significa la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado conforme al artículo 90 de esa Convención y cualquier modificación hecha a los Anexos o a la Convención conforme a los artículos 90 y 94 de la misma;

(b) La expresión “autoridades aeronáuticas” significa, en el caso del Reino Unido, el Ministro de Aviación Civil, y cualquier persona o entidad autorizada para ejercer las funciones al presente ejercidas por dicho Ministro o funciones similares; y, en el caso del Perú, el Ministro de Aeronáutica y cualquier persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones al presente ejercidas por dicho Ministro o funciones similares;

(c) La expresión “línea aérea designada” significa la línea o líneas aéreas que las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las partes contratantes han notificado por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante

it in accordance with Article 3 of the present Agreement for the routes specified in such notification;

(d) The term "change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that the section of the route nearer the terminal in the territory of the Contracting Party designating the airline is flown by aircraft different in capacity from those used on the more distant section;

(e) The terms "territory," "air service," "international air service," "airline," and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article 2

Both Contracting Parties being parties to the Convention, Articles 11, 13, 15, 24, 32, 33 and 83 of the Convention, being now in force, shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the present Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment of these Articles which shall have come into force in accordance with Article 94 of the Convention, in which case the Article as amended shall remain in force for the duration of the present Agreement.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating by virtue of the present Agreement services on the routes specified in the Schedule to the present Agreement (hereinafter respectively referred to as the agreed services and the specified routes).

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph (3) of this Article and of Article 4 of the present Agreement, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating permission.

(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 which they normally apply in conformity with the provisions of the Convention to the operation of commercial airlines.

(4) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services.

Article 4

(1) Each Contracting Party shall have the right, after consultation with the other Contracting Party, to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the rights specified in Article 5 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where substantial ownership and

como línea o líneas aéreas designadas por ellas, conforme al artículo 3° del presente Acuerdo, para las rutas especificadas en tal notificación;

(d) La expresión “cambio de capacidad” significa la operación en virtud de la cual, en la ruta más cercana al terminal en el territorio de la parte contratante que ha designado la línea aérea, se produce el cambio de una aeronave por otra de diferente capacidad a la que se ha usado en la sección más distante de la ruta;

(e) Las expresiones “territorio,” “servicio aéreo,” “servicio aéreo internacional,” “línea aérea,” y “parada con propósito no comercial,” tendrán el significado que respectivamente les asignen los artículos 2 y 96 de la Convención.

Artículo 2

Siendo ambas partes contratantes signatarias de la Convención, los artículos 11, 13, 15, 24, 32, 33, y 83 de la misma, que se encuentra vigente, tendrán pleno valor en su forma actual entre las partes contratantes por la duración del presente Acuerdo, salvo que ambas partes contratantes ratifiquen cualquier enmienda de estos artículos que haya entrado en vigencia de acuerdo con el artículo 94 de la Convención, en cuyo caso el artículo enmendado quedará vigente por la duración del presente Acuerdo.

Artículo 3

(1) Cada parte contratante comunicará por escrito a la otra parte contratante la designación que haya hecho de una o más líneas aéreas destinadas a operar, en virtud del presente Acuerdo, servicios en las rutas especificadas en los planes agregados al presente Acuerdo (respectivamente referidos en este Acuerdo como servicios acordados y rutas especificadas).

(2) Al ser notificada con la designación, la otra parte contratante deberá, de acuerdo con lo previsto en el párrafo (3) de este artículo y en el artículo 4 del presente Acuerdo, otorgar sin demora a la línea aérea o líneas aéreas designadas el apropiado Permiso de Operaciones.

(3) Las autoridades aeronáuticas de una parte contratante podrán requerir a una línea aérea designada por la otra parte contratante para que acredite que está calificada para dar cumplimiento a las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos que normalmente se aplican, conforme a las previsiones de la Convención, a las operaciones de líneas aéreas comerciales.

(4) En cualquier tiempo después de cumplidas las disposiciones de los párrafos (1) y (2) de este artículo, una línea aérea así designada y autorizada, podrá comenzar a operar los servicios acordados.

Artículo 4

(1) Cada parte contratante tendrá el derecho, después de consultar con la otra parte contratante, de negarse a aceptar la designación de una línea aérea y de retener o revocar el otorgamiento a una línea aérea de los derechos especificados en el artículo 5 del presente Acuerdo o de imponer las condiciones que considere necesarias respecto al ejercicio por parte de una línea aérea designada, de aquellos

effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(2) Each Contracting Party shall have the right, after consultation with the other Contracting Party, to suspend the exercise by an airline of the rights specified in Article 5 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

Article 5

(1) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services, the rights (a) to fly their aircraft across the territory of the other Contracting Party, (b) to make stops therein for non-traffic purposes and (c) to make stops therein for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Paragraph (1) of this Article shall not be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 6

(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 reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the country of ultimate destination of the traffic. 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:

- (i) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;

derechos, en cualquier caso en que la propiedad sustancial y el control efectivo de aquella línea aérea no estén radicados en la parte contratante que designa la línea aérea o en nacionales de esa parte contratante.

(2) Cada parte contratante tendrá el derecho, después de consultar con la otra parte contratante, de suspender el ejercicio por una línea aérea de los derechos especificados en el artículo 5 del presente Acuerdo o de imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio por una línea aérea de estos derechos en el caso de que la línea aérea dejase de cumplir las leyes y reglamentos de la parte contratante que otorga los derechos u operase fuera de las condiciones acordadas en el presente Acuerdo.

Artículo 5

(1) Con sujeción a lo estipulado en el presente Convenio las líneas aéreas designadas por cada parte contratante gozarán mientras operen los servicios acordados, de los derechos siguientes:

- (a) Volar sobre el territorio de la otra parte contratante.
- (b) Hacer escalas en el mismo para fines no comerciales y
- (c) Hacer escalas en el mismo para dejar y tomar pasajeros, carga, y correspondencia internacionales.

(2) No se considerará que el párrafo (1) de este artículo confiere a las líneas aéreas designadas de una parte contratante el derecho de tomar en el territorio de la otra parte contratante pasajeros, carga o correspondencia transportados a título oneroso y destinados a otro punto del territorio de dicha parte contratante.

Artículo 6

(1) Habrá oportunidades iguales y justas para que las líneas aéreas de ambas partes contratantes puedan operar los servicios en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios;

(2) Al operar los servicios acordados, las líneas aéreas de cada parte contratante tomarán en cuenta los intereses de las líneas aéreas de la otra parte contratante, de manera de no afectar indebidamente los servicios que éstas operen en la totalidad o en parte de las mismas rutas;

(3) Los servicios acordados provistos por las líneas aéreas designadas por las partes contratantes, deberán guardar una estrecha relación con las necesidades del público para el transporte en las rutas especificadas, y tendrán como objetivo primario la provisión de un razonable factor de carga, de la capacidad adecuada a una razonable anticipación de los requerimientos presentes y futuros de transporte de pasajeros, carga y correo entre el territorio de la parte contratante que designa la línea aérea y el país de último destino del transporte. La provisión para el transporte de pasajeros, carga y correo tomados y dejados en puntos especificados en las rutas, en territorios de estados que no sean el que designa la línea aérea estará de acuerdo con el principio general de que la capacidad estará relacionada con:

- (i) Los requerimientos del transporte entre el país de origen y los países de destino;

- (ii) the requirements of through airline operation; and
- (iii) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 7

A designated airline of one Contracting Party may only make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions:—

- (i) that it is justified by reason of economy of operation;
- (ii) 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;
- (iii) 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;
- (iv) that there is an adequate volume of through traffic; and
- (v) that the provisions of Article 6 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 8

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request:

- (a) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the agreed services; and
- (b) such periodic statements as may be reasonably required, relating to the traffic carried by its designated airlines on services to, from or through the territories of the other Contracting Party, including information concerning the origin and destination of such traffic.

Article 9

(1) The tariffs to be charged on any of the agreed services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by other airlines on any part of the route. These tariffs shall be determined in accordance with the following provisions of this Article.

- (ii) Las necesidades inherentes a líneas que operan a través de varios países; y
- (iii) Las necesidades del transporte en el área atravesada por la línea aérea después de tomar en cuenta los servicios locales y regionales.

Artículo 7

Una línea aérea designada por una parte contratante sólo podrá hacer un cambio de capacidad en el territorio de la otra parte contratante en las siguientes condiciones:

- (i) Que ello esté justificado por razón de economía de la operación.
- (ii) Que el avión usado en la sección más distante del terminal en el territorio de la primera parte contratante tenga menos capacidad que el usado en la sección más cercana.
- (iii) Que el avión de menor capacidad opere solamente en conexión con el avión de mayor capacidad conforme a los itinerarios; el primero llegará a los puntos de cambio con el propósito de transportar pasajeros, carga y correo ("Traffic") transferidos del avión de mayor capacidad o a ser transferidos a éste; debiendo su capacidad ser determinada con referencia a este propósito como fin primordial.
- (iv) Que existe un adecuado volumen de pasajeros, carga y correo ("Traffic") transportables en líneas que operen a través de varios países; y
- (v) Que conforme a las disposiciones del Artículo 6 del presente Acuerdo se regulen todos los arreglos que se hagan con respecto al cambio de capacidad.

Artículo 8

Las autoridades aeronáuticas de cada parte contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra parte contratante a su solicitud:

- (a) Las estadísticas de transporte ("Traffic Statistics") necesarias para revisar la frecuencia y capacidad de los servicios acordados; y
- (b) Un informe periódico que pueda ser razonablemente requerido respecto al transporte de pasajeros, carga y correo ("Traffic") por sus líneas aéreas designadas en servicio a, de o a través del territorio de la otra parte contratante, incluyendo información concerniente al origen y destino de dicho tráfico.

Artículo 9

(1) Las tarifas a cobrarse en cualquiera de los servicios acordados serán fijadas a niveles razonables, teniendo en cuenta factores pertinentes tales como economía de la operación, utilidad razonable, diferencia de características del servicio (incluyendo grados de velocidad y comodidad) y las tarifas cobradas por otras líneas aéreas en cualquier parte de la ruta. Estas tarifas se determinarán de acuerdo con las siguientes provisiones de este artículo.

(2) The tariffs shall, if possible, be agreed in respect of each route between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating on the same route or any section thereof. Such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the Contracting Parties.

(3) In the event of disagreement between the designated airlines concerning the tariffs, the Contracting Parties shall endeavour to determine them by agreement between themselves.

(4) If the Contracting Parties should fail to agree, the matter shall be referred to arbitration, as provided in Article 10 of the present Agreement.

Article 10

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation:

- (a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or
- (b) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereinafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

(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 which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article 11

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

(2) Las tarifas, si es posible, serán acordadas con respecto a cada ruta entre las líneas aéreas designadas, en consulta con otras líneas aéreas que operen la misma ruta o sección de ella. Tal acuerdo se basará, hasta donde sea posible, en el sistema para tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional. Las tarifas así acordadas estarán sujetas a la aprobación de las partes contratantes.

(3) En el caso de desacuerdo entre las líneas aéreas designadas sobre las tarifas, las partes contratantes se esforzarán para determinarlas por acuerdo entre ellas.

(4) Si las partes contratantes no llegaren a un acuerdo, el asunto será referido a arbitraje conforme a lo dispuesto en el artículo 10 del presente Acuerdo.

Artículo 10

(1) Cualquier desacuerdo entre las partes contratantes relativo a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se tratará de solucionar por las mismas partes contratantes mediante negociaciones entre ellas.

(2) Si las partes contratantes no solucionan el desacuerdo en tales negociaciones:

(a) Podrán someter el desacuerdo a la decisión de un Tribunal Arbitral designado por convenio de ambas partes, o de cualquier otra persona o entidad: o

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

(3) Las partes contratantes cumplirán la decisión dada conforme al párrafo (2) de este artículo.

(4) Si cualquiera de las partes contratantes o una línea aérea designada por una de ellas no cumpliera con una decisión dada conforme al párrafo (2) de este artículo, la otra parte contratante podrá limitar, retener o revocar cualquier derecho otorgado en virtud del presente Acuerdo a la parte contratante o a línea o líneas aéreas por ella designadas que se hallen en tal falta.

Artículo 11

Si una Convención multilateral general sobre derechos de transporte ("Traffic rights") en los servicios aéreos internacionales de itinerario entra en vigor para ambas partes contratantes, el presente Acuerdo será modificado para conformarlo con las disposiciones de tal Convención.

Article 12

(1) A designated airline of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any point or points on any specified route.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable in any other way to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties and such consultation shall begin within 60 days from the date of the request. When the aforesaid authorities agree to modifications to the present Agreement, such modifications shall come into effect when they have been confirmed by an Exchange of Notes through the diplomatic channel and shall forthwith be communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation.

Article 13

The present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by one Contracting Party from the other Contracting Party of notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation. In the absence of acknowledgement of receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organisation.

Article 14

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

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

DONE this twenty-second day of December of the year nineteen hundred and forty-seven in duplicate at Lima in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

[L.S.] John C. DONNELLY
His Britannic Majesty's Chargé d'Affaires

[L.S.] Robert P. WILLOCK
Air Vice-Marshal

[L.S.] Enrique GARCÍA SAYÁN
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto

[L.S.] Armando REVOREDO I.
Ministro de Aeronáutica

Artículo 12

(1) Una línea aérea designada por cualquiera de las partes contratantes podrá en alguno o en todos de sus vuelos omitir escalas en uno o más puntos de cualquier ruta especificada.

(2) Si cualquiera de las partes contratantes considera deseable modificar de cualquier otra manera los términos del presente Acuerdo podrá requerir una consulta entre las autoridades aeronáuticas de las dos partes contratantes, debiendo tal consulta iniciarse dentro de 60 días de la fecha del requerimiento. Cuando dichas autoridades convengan modificaciones al presente Acuerdo, tales modificaciones tendrán vigencia cuando hayan sido confirmadas a través de un cambio de notas diplomáticas, y serán inmediatamente puestas en conocimiento del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 13

El presente Acuerdo terminará un año después de la fecha de recibido por una parte contratante el aviso de terminación de la otra parte contratante, salvo que dicho aviso sea retirado por acuerdo antes de la expiración de este plazo. El aviso deberá ser simultáneamente comunicado al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. En ausencia de acuse de recibo se reputará que el aviso ha sido recibido catorce días después de su recepción por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 14

El presente Acuerdo entra en vigencia en la fecha de su firma.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo y puesto sus sellos.

HECHO en Lima, a los veintidós días del mes de diciembre de mil novecientos cuarentisiete, en idiomas inglés y castellano, siendo ambos textos igualmente auténticos.

[L.S.] John C. DONNELLY
His Britannic Majesty's Chargé d'Affaires

[L.S.] Robert P. WILLOCK
Air Vice-Marshal

[L.S.] Enrique GARCÍA SAYÁN
Ministro de Relaciones Exteriores y Culto

[L.S.] Armando REVOREDO I.
Ministro de Aeronáutica

SCHEDULE I

ROUTES TO BE OPERATED BY THE AIRLINE OR AIRLINES DESIGNATED BY THE
AUTHORITIES OF THE UNITED KINGDOM¹

1. From London via Lisbon or Madrid and the Azores and thence either—

- (a) via Antigua and/or Trinidad and Carácas, or

- (b) via Bermuda, Nassau and/or Jamaica,

and thence via Colombia or Panamá, Ecuador to Lima and, if desired, to such other points in Peruvian territory as may be subsequently agreed and thence to Santiago de Chile and thence to points to the West thereof; in both directions.

2. From Nassau and/or Jamaica, via Colombia or Panamá, Ecuador, to Lima and, if desired, to such other points in Peruvian territory as may be subsequently agreed and thence to Santiago de Chile and, if desired, to such point or points beyond as may be subsequently agreed; in both directions.

(Initialled)

SCHEDULE II

ROUTES TO BE OPERATED BY THE AIRLINE OR AIRLINES DESIGNATED BY THE
AUTHORITIES OF THE REPUBLIC OF PERU²

1. From a point or points in Peruvian territory via Panamá, Nassau, Washington and/or New York to Montreal; in both directions.

2. From a point or points in Peruvian territory via Panamá

and either

- (a) via Jamaica, Bermuda

or

- (b) via Havana, Nassau, Bermuda

and thence in either case via the Azores, Lisbon or Madrid to London and thence to such point or points beyond in Europe as may be subsequently agreed; in both directions.

3. From a point or points in Peruvian territory via Panamá

and either

- (a) via Jamaica, Bermuda

or

- (b) via Havana, Nassau, Bermuda

and thence in either case via the Azores, Lisbon or Madrid to Paris or Rome and points beyond; in both directions.

(Initialled)

¹ Notice will be given by the aeronautical authorities of the United Kingdom to the aeronautical authorities of the Republic of Perú of the route service patterns according to which services will be inaugurated on these routes.

² Notice will be given by the aeronautical authorities of the Republic of Perú to the aeronautical authorities of the United Kingdom of the route service patterns according to which services will be inaugurated on these routes.

PLAN 1

RUTAS A SER OPERADAS POR LA LÍNEA AÉREA O LÍNEAS AÉREAS DESIGNADAS
POR LAS AUTORIDADES DEL REINO UNIDO ¹

- (1) De Londres vía Lisboa o Madrid y las Azores y de allí, ya sea por—
 - (a) vía Antigua y/o Trinidad y Caracas, o
 - (b) vía Bermuda, Nassau y/o Jamaica,y de allí vía Colombia o Panamá, Ecuador a Lima, y otros puntos en el Perú (si se desea) que pueden ser materia de subsecuente acuerdo, y de allí a Santiago de Chile y de allí a puntos hacia el Oeste; en ambas direcciones.
- (2) De Nassau y/o Jamaica, vía Colombia o Panamá, Ecuador a Lima, y otros puntos en el Perú (si se desea) que pueden ser materia de subsecuente acuerdo, y de allí a Santiago de Chile y, si se desea, a otro punto o puntos más allá que serán materia de subsecuente acuerdo; en ambas direcciones.

PLAN 2

RUTAS A SER OPERADAS POR LA LÍNEA AÉREA O LÍNEAS AÉREAS DESIGNADAS
POR LAS AUTORIDADES DEL PERÚ ²

- (1) De un punto o puntos en territorio peruano vía Panamá, Nassau, Wáshington y/o Nueva York a Montreal; en ambas direcciones.
- (2) De un punto o puntos en territorio peruano vía Panamá, y ya sea por—
 - (a) vía Jamaica, Bermuda, o
 - (b) vía Habana, Nassau, Bermuda,y de allí en cualquier caso vía las Azores, Lisboa o Madrid a Londres y de allí a otro punto o puntos más allá en Europa que serán materia de subsecuente acuerdo; en ambas direcciones.
- (3) De un punto o puntos en territorio peruano vía Panamá, y ya sea por—
 - (a) vía Jamaica, Bermuda, o
 - (b) vía Habana, Nassau, Bermuda,y de allí en cualquier caso vía las Azores, Lisboa o Madrid a París o Roma y puntos más allá; en ambas direcciones.

¹ Será dado aviso por las autoridades aeronáuticas del Reino Unido a las autoridades aeronáuticas de la República del Perú de las rutas que se utilizarán en los servicios acordados, cuando dichos servicios sean inaugurados en tales rutas.

² Será dado aviso por las autoridades aeronáuticas del Perú a las autoridades aeronáuticas del Reino Unido de las rutas que se utilizarán en los servicios acordados, cuando dichos servicios sean inaugurados en tales rutas.

EXCHANGES OF NOTES

I

*The Peruvian Minister for Foreign Affairs to His Majesty's
Chargé d'Affaires at Lima*

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

TRANSLATION ¹ — TRADUCTION ²

Lima, 22 de diciembre de 1947

Lima, 22nd December, 1947

Señor Encargado de Negocios,

Sir,

Al firmarse hoy el Acuerdo entre los Gobiernos de la República del Perú y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte relativo a la operación de servicios aéreos entre y más allá de sus respectivos territorios, tengo a honra informar a Vuestra Señoría, que el Gobierno peruano no se encuentra todavía en aptitud de designar, para los propósitos del Acuerdo, una línea aérea de propiedad substancial y controlada efectivamente por el Gobierno peruano o por personas de nacionalidad peruana.

On signature this day of the Agreement between the Government of the Republic of Perú and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, regarding the operation of air services between and beyond their respective territories, I have the honour to inform you that the Peruvian Government are not yet in a position to designate for the purposes of the Agreement an airline which is substantially owned and effectively controlled by the Peruvian Government or by Peruvian nationals.

Sin embargo, el Gobierno del Perú entiende que el Gobierno del Reino Unido, a pesar de los términos del Artículo 4 (1) de dicho Acuerdo, aceptará para los propósitos del Convenio, la designación de la línea aérea "Peruvian International Airways", sujeta a las siguientes condiciones:

It is, however, the understanding of the Peruvian Government that the Government of the United Kingdom will, notwithstanding the terms of Article 4 (1) of the said Agreement, accept the designation for the purposes of the Agreement of the airline known as Peruvian International Airways, subject to the following conditions: —

- (a) Que la propiedad substancial de "Peruvian International Airways" se adquirirá, y que el control efectivo de la "Peruvian International Airways" será asumido, tan pronto como sea prácticamente posible, por el Gobierno peruano o por personas de nacionalidad peruana.

- (a) That substantial ownership of Peruvian International Airways shall be acquired and effective control of Peruvian International Airways shall be assumed as soon as practicable either by the Peruvian Government or by Peruvian nationals.

¹ Translation by the Government of the United Kingdom.

² Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

(b) Que, hasta que la condición precedente sea llevada a cabo, la mayoría del control de la "Peruvian International Airways" (como está actualmente constituida) no estará en posesión del Gobierno o de nacionales de cualquier otro país que no sea el Perú.

Si el Gobierno del Reino Unido está dispuesto a confirmar lo expresado, la presente Nota y su contestación al respecto se tendrán como un Convenio sobre este asunto entre el Gobierno peruano y el Gobierno del Reino Unido.

Aprovecho, &c.

(Firmado) E. GARCÍA SAYÁN

(b) That, until the foregoing conditions shall have been fulfilled, the majority control in Peruvian International Airways (as at present constituted) shall not be held by the Government or nationals of any one country other than Perú.

If the Government of the United Kingdom are willing to confirm this understanding, I have the honour to suggest that the present Note and your reply to that effect should constitute an Agreement between the Peruvian Government and the Government of the United Kingdom in this matter.

I avail, &c.

(Signed) E. GARCÍA SAYÁN

II

*His Majesty's Chargé d'Affaires at Lima to the Peruvian Minister
for Foreign Affairs*

BRITISH EMBASSY, LIMA

22nd December, 1947

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of this day's date regarding the Agreement concerning the operation of air services signed by us to-day and to confirm the understanding set forth therein with regard to the designation for the purposes of the Agreement of the airline known as Peruvian International Airways, namely: —

[See note I]

2. In accordance with the suggestion made in paragraph 3 of Your Excellency's Note, I have the honour to inform Your Excellency that the Note and present reply thereto shall be regarded as constituting an Agreement between the Government of the United Kingdom and the Peruvian Government in this matter.

I avail, &c.

(Signed) John C. DONNELLY

III

*The Peruvian Minister for Foreign Affairs to His Majesty's
Chargé d'Affaires at Lima*

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

TRANSLATION ¹ — TRADUCTION ²

Lima, 22 de diciembre de 1947

Lima, 22nd December, 1947

Señor Encargado de Negocios,

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Señoría en relación con el Acuerdo suscrito hoy entre nuestros dos Gobiernos, relativo a servicios de transporte aéreo, con el objeto de transmitirle, de conformidad con una solicitud del Ministerio de Aeronáutica, cierta información relativa a las rutas aéreas que fueron considerados durante las negociaciones.

El Gobierno del Perú contempla solicitar del Gobierno del Reino Unido una consulta de conformidad con el artículo 12 (2) del Acuerdo de que se trata, pidiendo la modificación del plan de rutas anexo para incluir una propuesta ruta entre el Perú y el Continente europeo vía Estados Unidos de América, Canadá, Terranova e Irlanda, que sería operada por una línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno del Perú.

Estimaré a Vuestra Señoría se sirva acusar recibo de esta nota.

Aprovecho, &c.

(Firmado) E. GARCÍA SAYÁN

Sir,

I have the honour to address you on the occasion of the signature to-day of the Agreement between our two Governments relating to air transport services, in order to transmit to you, in compliance with a request of the Ministry of Aeronautics, certain information relating to air routes which were considered during the negotiations.

The Government of Perú contemplates asking the Government of the United Kingdom for consultation, in accordance with Article 12 (2) of the Agreement referred to above, regarding modification of the Schedules of Routes to include a proposed route between Perú and the continent of Europe via the United States of America, Canada, Newfoundland and Eire, which would be operated by an airline or airlines designated by the Government of Perú.

I am to request that you should be so good as to acknowledge receipt of this note.

I avail, &c.

(Signed) E. GARCÍA SAYÁN

¹ Translation by the Government of the United Kingdom.

² Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

IV

*His Majesty's Chargé d'Affaires at Lima to the Peruvian Minister
for Foreign Affairs*

BRITISH EMBASSY, LIMA

22nd December, 1947

Your Excellency,

With reference to the negotiations leading up to the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Perú relating to air transport services between British and Peruvian territories, I have the honour to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note.

If the occasion should arise, the Government of the United Kingdom will be prepared to consult with the Peruvian Government in accordance with Article 12 (2) of the Agreement, regarding modification of the Schedules of Routes attached to the present Agreement.

I avail, &c.

(Signed) John C. DONNELLY

V

*His Majesty's Chargé d'Affaires at Lima to the Peruvian Minister
for Foreign Affairs*

BRITISH EMBASSY, LIMA

22nd December, 1947

Your Excellency,

With reference to the Agreement signed to-day between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Perú relating to air transport services between British and Peruvian territories, I have the honour to inform Your Excellency that the grant of facilities desired by Your Excellency's Government at Kindley Field, Bermuda, on the second and third routes specified in Schedule II of the Schedules of Routes attached to the Agreement referred to above, is subject to the conclusion of a suitable Agreement between the Government of the United Kingdom and the Government of the United States of America regulating the use, by civil aircraft of third parties, of airfields on bases in British territory leased to the Government of the United States.

The Agreement between the United Kingdom and the United States which is at present under consideration by the two Governments, does not contemplate discrimination, on grounds of nationality, in the grant of rights or facilities to civil aircraft of third parties using such airfields, provided that such third parties grant equivalent rights or facilities to civil aircraft of the two Governments.

I avail, &c.

(Signed) John C. DONNELLY

VI

*The Peruvian Minister for Foreign Affairs to His Majesty's Chargé d' Affaires
at Lima*

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

TRANSLATION ¹ — TRADUCTION ²

Lima, 22 de diciembre de 1947

Lima, 22nd December, 1947

Señor Encargado de Negocios,

Sir,

Tengo a honra avisar recibo a Vuestra Señoría de su atenta Nota, dirigida con ocasión del Acuerdo firmado hoy entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, relativo a servicios de transporte aéreo entre territorios británicos y peruanos, y cuyo texto es el siguiente:

I have the honour to acknowledge receipt of your appreciated Note addressed to me on the occasion of the Agreement which has been signed to-day between the Government of the Republic of Perú and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland relating to air transport services between Peruvian and British territories and which reads as follows: —

[Véase nota V]

[See note V]

En respuesta, tengo a honra informar a Vuestra Señoría que mi Gobierno ha tomado nota de la condición bajo la cual una línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno del Perú pueden usar el aeropuerto de Kindley Field, Bermuda.

In reply, I have the honour to inform you that my Government has taken note of the condition, subject to which an airline or airlines designated by the Peruvian Government may use Kindley Field, Bermuda.

Aprovecho, &c.

I avail, &c.

(Firmado) E. GARCÍA SAYÁN

(Signed) E. GARCÍA SAYÁN

¹ Translation by the Government of the United Kingdom.

² Traduction du Gouvernement du Royaume-Uni.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 932. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ. SIGNÉ À LIMA, LE 22 DÉCEMBRE 1947

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République du Pérou,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ², et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre les territoires du Royaume-Uni et du Pérou et au-delà,

Ont désigné en conséquence les plénipotentiaires soussignés qui, dûment autorisés à cet effet, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Aux fins du présent Accord et sauf indications contraires du contexte:

a) L'expression "la 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 en vertu de l'article 90 de ladite Convention, et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention en vertu des articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, en ce qui concerne le Royaume-Uni, du Ministre de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne le Pérou, du Ministre de l'aéronautique et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires;

c) L'expression "entreprise de transports aériens désignée" s'entend d'une entreprise que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront notifiée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme étant l'entreprise de transports aériens désignée par la première Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les routes indiquées dans la notification;

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 22 décembre 1947, conformément à l'article 14.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346, et volume 51, page 336.

d) L'expression "rupture de charge" s'applique à l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transports aériens désignée de manière que la section de la route plus proche du point d'aboutissement dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné ladite entreprise soit desservie par des aéronefs d'une capacité différente de celle des aéronefs utilisés sur la section plus éloignée;

e) Les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transports aériens" et "escale non commerciale" auront le sens qui leur est respectivement donné aux termes des articles 2 et 96 de la Convention.

Article 2

Les deux Parties contractantes étant parties à la Convention, les articles 11, 13, 15, 24, 32, 33 et 83 de la Convention, actuellement en vigueur, demeureront en vigueur sous leur forme actuelle entre les Parties contractantes pendant toute la durée du présent Accord, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement auxdits articles, entré en vigueur conformément aux dispositions de l'article 94 de la Convention; dans ce cas, l'article sous sa forme modifiée demeurera en vigueur pendant toute la durée du présent Accord.

Article 3

1) Chaque Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter, en vertu du présent Accord, des services sur les routes indiquées dans le tableau annexé au présent Accord (ci-après désignés respectivement par les expressions "services convenus" et "routes indiquées").

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

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités, en conformité des dispositions de la Convention, à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

4) Après que les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article auront été exécutées, une entreprise de transports aériens ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment mettre en exploitation les services convenus.

Article 4

1) Chaque Partie contractante aura le droit, après consultation de l'autre Partie contractante, de ne pas accepter la désignation d'une entreprise de transports aériens et de refuser ou de retirer à une entreprise les droits énoncés à l'article 5

du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par une entreprise de transports aériens aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise ne se trouveront pas entre les mains de la Partie contractante ayant désigné ladite entreprise ou de ses ressortissants.

2) Chaque Partie contractante aura le droit, après consultation de l'autre Partie contractante, de suspendre l'exercice, par une entreprise de transports aériens, des droits énoncés à l'article 5 du présent Accord ou de soumettre l'exercice de ces droits par cette entreprise aux conditions qu'elle jugera nécessaires dans tous les cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits, ou ne conformerait pas, de toute autre manière, son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

Article 5

1) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les aéronefs des entreprises de transports aériens désignées par chaque Partie contractante auront le droit, au cours de l'exploitation des services convenus: a) de survoler le territoire de l'autre Partie contractante, b) de faire des escales non commerciales dans ledit territoire, et c) d'y faire escale en vue de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2) Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne devront pas être interprétées comme conférant aux entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier, pour les transporter à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location.

Article 6

1) Les entreprises de transports aériens des deux Parties contractantes auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2) Les entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante tiendront compte, en exploitant les services convenus, des intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante, afin que les services assurés par ces dernières sur l'ensemble ou une partie des mêmes routes ne soient pas indûment affectés.

3) Les services convenus assurés par les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes devront répondre le plus exactement possible aux besoins du public en matière de transports sur les routes indiquées et auront pour objectif essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité suffisante pour faire face aux demandes courantes et normalement prévues de transport de passagers, de marchandises ou de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise et le pays de dernière destination du trafic. En assurant le transport des passagers, des marchandises et du courrier

chargés ou déchargés en certains points des routes indiquées sur le territoire d'Etats autres que celui qui désigne l'entreprise de transports aériens, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être en rapport avec:

- (i) les exigences du trafic entre le pays où le service aérien a son point de départ et les pays de destination;
- (ii) les exigences de l'exploitation des services de transports aériens assurant des services directs; et
- (iii) les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise de transports aériens, compte tenu des services locaux et régionaux.

Article 7

Une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes ne pourra effectuer une rupture de charge en un point du territoire de l'autre Partie contractante qu'aux conditions suivantes:

- i) que cette rupture de charge se justifie par des raisons d'économie d'exploitation du service;
- ii) que les aéronefs utilisés sur la section de la route plus éloignée du point d'aboutissement dans le territoire de la première Partie contractante soient d'une capacité inférieure à celle des aéronefs utilisés sur la section plus proche;
- iii) que les aéronefs de capacité moindre ne soient utilisés que pour correspondre avec les aéronefs de capacité plus grande et que leur horaire soit fixé à cet effet; les aéronefs de capacité moindre devront arriver au point où s'effectuera la rupture de charge à l'effet de transporter les passagers, les marchandises et le courrier transbordés des aéronefs de capacité plus grande ou destinés à être transférés à bord de ceux-ci; la capacité des premiers aéronefs sera fixée en tenant compte essentiellement de ce but;
- iv) que le volume du trafic direct soit suffisant; et
- v) que les dispositions de l'article 6 du présent Accord régissent tous les arrangements relatifs aux ruptures de charge.

Article 8

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande:

- a) les statistiques de trafic qui pourront être nécessaires pour procéder à l'examen de la fréquence et de la capacité des services convenus; et
- b) les relevés périodiques normalement nécessaires relatifs au trafic acheminé par les entreprises de transports aériens qu'elle a désignées, au cours de l'exploitation des services à destination, en provenance ou en transit au-dessus du territoire de cette autre Partie contractante, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination de ce trafic.

Article 9

1) Les tarifs applicables aux services convenus seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les conditions d'une exploitation économique, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (y compris les standards de vitesse et de confort), ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens sur toute partie de la route. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2) Les tarifs applicables pour chaque route seront fixés, si possible, de commun accord par les entreprises de transports aériens désignées intéressées, après consultation des autres entreprises exploitant la même route ou une section de celle-ci. L'accord sur lesdits tarifs sera obtenu autant que possible au moyen de la procédure en matière de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Parties contractantes.

3) En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens désignées au sujet des tarifs, les Parties contractantes s'efforceront des les fixer par voie d'accord entre elles.

4) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre, la question sera soumise à l'arbitrage, comme prévu à l'article 10 du présent Accord.

Article 10

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

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations:

- a) elles pourront convenir de soumettre leur différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné de commun accord ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou
- b) si elles ne se mettent pas d'accord, ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent se mettre d'accord sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du tribunal compétent en la matière qui pourra être institué ultérieurement au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, à défaut d'un tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite Organisation.

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

4) Lorsque et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ou une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes ne se

conforme pas à une décision rendue en application des dispositions du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante pourra restreindre, refuser ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante qui ne se conforme pas à la décision ou à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées de cette dernière ou à l'entreprise de transports aériens désignée qui ne se conforme pas à la décision.

Article 11

Si une convention multilatérale de caractère général relative aux droits des services aériens internationaux réguliers en matière de trafic entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 12

1) Une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes pourra décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, ses aéronefs ne feront pas escale à certains points ou à tous les points situés sur une route indiquée.

2) Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier de toute autre façon les clauses du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Si lesdites autorités conviennent de modifier le présent Accord, ces modifications prendront effet dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes effectué par la voie diplomatique et elles seront immédiatement communiquées au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 13

Le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu de l'autre Partie contractante une notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. Ladite notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En l'absence d'accusé de réception, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après la date de sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 14

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

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

FAIT à Lima, le vingt-deux décembre mil neuf cent quarante-sept, en double exemplaire, dans les langues anglaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

[L.S] John C. DONNELLY
Chargé d'affaires de Sa Majesté britannique

[L.S] Robert P. WILLOCK
Vice-maréchal de l'air

[L.S] Enrique GARCÍA SAYÁN
Ministre des relations extérieures et des cultes

[L.S] Armando REVOREDO I.
Ministre de l'aéronautique

TABLEAU I

ROUTES À EXPLOITER PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS AÉRIENS DÉSIGNÉES PAR LES AUTORITÉS DU ROYAUME-UNI ¹

1. De Londres, via Lisbonne ou Madrid, les Açores et, de là,
 - a) soit via Antigua et/ou La Trinité et Caracas,
 - b) soit via les Bermudes, Nassau et/ou la Jamaïque,et ensuite via la Colombie ou le Panama et l'Equateur jusqu'à Lima et, facultativement, aux autres points situés en territoire péruvien dont il pourra être ultérieurement convenu, et de là à Santiago de Chili, et de là à des points situés à l'ouest; dans les deux sens.
2. De Nassau et/ou de la Jamaïque, via la Colombie ou le Panama et l'Equateur jusqu'à Lima et, éventuellement, aux autres points situés en territoire péruvien dont il pourra être ultérieurement convenu, et de là à Santiago de Chili et, éventuellement, à un point ou à des points situés au-delà dont il pourra être ultérieurement convenu; dans les deux sens.

(Paraphes)

TABLEAU II

ROUTES À EXPLOITER PAR L'ENTREPRISE OU LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS AÉRIENS DÉSIGNÉES PAR LES AUTORITÉS DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU ²

1. D'un point ou de points situés en territoire péruvien via le Panama, Nassau, Washington et/ou New-York jusqu'à Montréal; dans les deux sens.
2. D'un point ou de points situés en territoire péruvien via le Panama et,
 - a) soit via la Jamaïque et les Bermudes;

¹ Les autorités aéronautiques du Royaume-Uni indiqueront aux autorités aéronautiques de la République du Pérou les tableaux de service des routes aériennes suivant lesquels des services aériens seront mis en exploitation sur les routes en question.

² Les autorités aéronautiques de la République du Pérou indiqueront aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni les tableaux de service des routes aériennes suivant lesquels des services aériens seront mis en exploitation sur les routes en question.

b) soit via La Havane, Nassau et les Bermudes, et ensuite, dans les deux cas, via les Açores et Lisbonne ou Madrid jusqu'à Londres, et de là jusqu'au point ou aux points situés au-delà, en Europe, dont il pourra être ultérieurement convenu; dans les deux sens.

3. D'un point ou de points situés en territoire péruvien via le Panama et,

a) soit via la Jamaïque et les Bermudes,

b) soit via La Havane, Nassau et les Bermudes,

et ensuite, dans les deux cas, via les Açores et Lisbonne ou Madrid jusqu'à Paris ou Rome et des points situés au-delà; dans les deux sens.

(Paraphes)

ÉCHANGES DE NOTES

I

*Le Ministre des relations extérieures du Pérou au Chargé d'affaires
de Sa Majesté britannique à Lima*

Lima, le 22 décembre 1947

Monsieur le Chargé d'affaires,

Comme suite à la signature ce jour de l'Accord entre le Gouvernement de la République du Pérou et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à l'exploitation des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement du Pérou n'est pas encore en mesure de désigner, aux fins dudit Accord, une entreprise de transports aériens dont une part importante de la propriété et le contrôle effectif se trouvent entre les mains du Gouvernement du Pérou ou de ressortissants péruviens.

Cependant, le Gouvernement du Pérou considère qu'il est entendu que, nonobstant les termes du paragraphe 1 de l'article 4 dudit Accord, le Gouvernement du Royaume-Uni acceptera la désignation, aux fins de l'Accord, de l'entreprise de transports aériens connue sous le nom de Peruvian International Airways, à condition:

- a) Que le Gouvernement du Pérou ou des ressortissants péruviens acquièrent le plus tôt possible une part importante de la propriété et le contrôle effectif de la Peruvian International Airways.
- b) Qu'en attendant que les conditions ci-dessus énoncées soient remplies, le contrôle majoritaire de la Peruvian International Airways (telle qu'elle est actuellement constituée) ne se trouve pas entre les mains du Gouvernement ou de ressortissants d'un pays quelconque autre que le Pérou.

J'ai l'honneur de proposer, si le Gouvernement du Royaume-Uni est disposé à confirmer cette entente, que la présente note et votre réponse en ce sens soient

considérées comme constituant un accord à ce sujet entre le Gouvernement du Pérou et le Gouvernement du Royaume-Uni.

Je saisis, etc.

(Signé) E. GARCÍA SAYÁN

II

*Le Chargé d'affaires de Sa Majesté britannique à Lima au Ministre
des relations extérieures du Pérou*

AMBASSADE DE GRANDE-BRETAGNE, LIMA

Le 22 décembre 1947

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence, en date de ce jour, concernant l'Accord relatif à l'exploitation des services aériens que nous avons signé ce jour et de confirmer l'entente relative à la désignation, aux fins de l'Accord, de l'entreprise de transports aériens connue sous le nom de Peruvian International Airways, telle qu'elle est exposée dans ladite note, savoir:

[Voir note I]

2. Conformément à la suggestion formulée dans le dernier alinéa de la note de Votre Excellence, j'ai l'honneur de lui faire savoir que ladite note et la présente réponse seront considérées comme constituant un accord à ce sujet entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement du Pérou.

Je saisis, etc.

(Signé) John C. DONNELLY

III

*Le Ministre des relations extérieures du Pérou au Chargé d'affaires
de Sa Majesté britannique à Lima*

Lima, le 22 décembre 1947

Monsieur le Chargé d'affaires,

Comme suite à la signature ce jour de l'Accord entre nos deux Gouvernements relatif aux services de transports aériens, j'ai l'honneur de vous communiquer, à la demande du Ministère de l'aéronautique, les renseignements ci-dessous concernant les routes aériennes qui ont été examinées au cours des négociations.

Le Gouvernement du Pérou envisage de demander au Gouvernement du Royaume-Uni d'entrer en consultation, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 de l'Accord susmentionné, au sujet d'une modification à apporter aux tableaux des routes en vue d'y inclure une route qui est projetée entre le Pérou et le continent européen, via les Etats-Unis d'Amérique, le Canada, Terre-Neuve et l'Irlande, et qui serait exploitée par une entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Pérou.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir accuser réception de la présente note.

Je saisis, etc.

(Signé) E. GARCÍA SAYÁN

IV

*Le Chargé d'affaires de Sa Majesté britannique à Lima au Ministre
des relations extérieures du Pérou*

AMBASSADE DE GRANDE-BRETAGNE, LIMA

Le 22 décembre 1947

Monsieur le Ministre,

Me référant aux négociations qui ont abouti à signature de l'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République du Pérou relatif aux services de transports aériens entre les territoires britannique et péruvien, j'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence.

Si l'occasion s'en présentait, le Gouvernement du Royaume-Uni serait prêt à entrer en consultation avec le Gouvernement du Pérou, conformément au paragraphe 2 de l'article 12 dudit Accord, au sujet d'une modification à apporter aux tableaux des routes annexés audit Accord.

Je saisis, etc.

(Signé) John C. DONNELLY

V

*Le Chargé d'affaires de Sa Majesté britannique à Lima au Ministre
des relations extérieures du Pérou*

AMBASSADE DE GRANDE-BRETAGNE, LIMA

Le 22 décembre 1947

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord signé ce jour entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République du Pérou relatif aux services de transports aériens entre les territoires britannique et péruvien, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que l'octroi des facilités que Son Gouvernement souhaite obtenir à Kindley Field, aux Bermudes, sur les deuxième et troisième routes indiquées au tableau II annexé à l'Accord susmentionné, est subordonné à la conclusion d'un accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique relatif à la réglementation de l'utilisation, par des aéronefs civils appartenant à des parties tierces, des aérodromes situés dans des bases en territoire britannique qui ont été cédées à bail au Gouvernement des Etats-Unis.

L'accord entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis que les deux Gouvernements étudient en ce moment ne prévoit aucune discrimination fondée sur la nationalité dans l'octroi de droits et de facilités aux aéronefs civils de parties tierces utilisant lesdits aérodromes, à condition que lesdites parties tierces accordent des droits et des facilités équivalents aux aéronefs civils des deux Gouvernements.

Je saisis, etc.

(Signé) John C. DONNELLY

VI

*Le Ministre des relations extérieures du Pérou au Chargé d'affaires
de Sa Majesté britannique à Lima*

Lima, le 22 décembre 1947

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note que vous avez bien voulu m'adresser au sujet de l'Accord signé ce jour entre le Gouvernement de la République du Pérou et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services de transports aériens entre les territoires britannique et péruvien, et dont la teneur est la suivante:

[Voir note V]

En réponse, j'ai l'honneur de vous faire savoir que mon Gouvernement a pris note de la condition sous réserve de laquelle une entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Pérou pourraient utiliser l'aérodrome de Kindley Field, aux Bermudes.

Je saisis, etc.

(Signé) E. GARCÍA SAYÁN

No. 933

**TURKEY
and
SWITZERLAND**

**Provisional Air Transport Agreement (with annex). Signed at Ankara
on 16 February 1949**

Official texts: Turkish and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950,

**TURQUIE
et
SUISSE**

**Accord provisoire relatif aux lignes aériennes (avec annexe). Signé à
Ankara, le 16 février 1949**

Textes officiels turc et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

TURKISH TEXT — TEXTE TURC

No 933. TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE İSVİÇRE FEDERAL HÜKÜMETİ ARASINDA HAVA ULAŞTIRMALARINA DAİR GEÇİCİ ANLAŞMA

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile İsviçre Federal Hükûmeti, Türkiye ile İsviçre arasında muntazam hava yolları ulaştırmalarına dair Muvakkat Anlaşma akdetmeye karar vererek, bu maksatla usulü dairesinde yetkilendirilmiş temsilciler tâyin etmişler ve bunlar aşağıdaki hükümler üzerinde mutabık kalmışlardır:

Madde 1

a) Sözleşen Taraflar, barış zamanında iki Taraf memleketleri arazisi üzerinden geçen veya iki memlekete işleyen Milletlerarası hava yollarının kurulmasına mütedair bu Anlaşmaya ilişik Ekte gösterilen hakları birbirlerine karşılıklı olarak tanırırlar.

b) Sözleşen Taraflardan her biri, mutabık kalınan hava yollarını işletecek bir veya birkaç hava ulaştırması teşebbüsünü tâyin ve bu seferlere başlanılması tarihini tesbit eder.

Madde 2

a) Sözleşen Taraflardan her biri diğer Sözleşen Tarafa, 8 inci madde hükümleri mahfuz kalmak şartıyla, bir veya birkaç hava ulaştırma teşebbüsüne gerekli işletme müsaadesini vermek mecburiyetindedir.

b) Ancak, işletme müsaadelerini veren havacılık makamlarınca böylece tâyin edilen hava ulaştırma teşebbüslerine mutabık kalınan seferlere başlanılmasına mezuniyet verilmeden önce mezkûr teşebbüsler, umumiyetle tatbik edilen kanun ve nizamlar gereğince, ehliyetlerini ispata davet olunabilirler.

c) İlgili Hükûmetlerce tâyin olunabilecek bazı bölgelerde milletlerarası bir hava seferinin kurulması, yetkili askerî makamların tasvibine tabi tutulacaktır.

Madde 3

Sözleşen Taraflar aşağıdaki hususlarda mutabıktırlar:

a) Sözleşen Taraflar teşebbüslerinin temin edecekleri ulaştırma hacım ve imkânları, nakliyat ihtiyacına göre intibak ettirilir.

b) Sözleşen Taraflarca tâyin edilen teşebbüsler aynı hatlar üzerinde kendi seferlerine mugayir şekilde karşılıklı menfaatlerini ihlâl etmemek hususunu gözönünde bulunduracaklardır.

c) Bu Anlaşmaya bağlı Ekte derpiş olunan seferlerin başlıca gayesi, hava yolu teşebbüsüne sahip memleket ile seferin yapılacağı memleketler arasındaki ulaştırma talebi ihtiyacını temin etmektir.

d) Ekte gösterilen mahallerde, iki Sözleşen memleketten başka, bir üçüncü memlekete gönderilen veya oradan gelen milletlerarası yolcu veya esyanın tahmil ve tahliyesi hakları, Türkiye ve İsviçre Hükûmetleri tarafından teyit edilen muntazam inkişaf umumi prensipleri gereğince ve nakliyat hacmına göre:

- 1- menşe memleket ile seferin yapılacağı memleketler ulaştırma talebi,
- 2- tesbit olunan hatların iktisadi işleyiş icapları,
- 3- mahallî ve mıntakavi hatlar gözönünde tutularak seferlerin geçtiği bölgelerde mevcut ulaştırma talebine tetabuk edecek surette kullanılacaktır.

Madde 4

Ücret tarifeleri; işletme ekonomisi, normal kâr ve sürat, konfor gibi her hattın gösterdiği hususiyetler nazarı dikkate alınmak suretiyle, mâkul nispetler dâhilinde tesbit olunacaktır. Türk ve İsviçre ulaştırma teşebbüsleri, bu maksatla, aynı yol üzerinde sefer yapan diğer üçüncü bir memlekete ait hava ulaştırmaları teşebbüsleri ile danışmada bulunacaklardır. Bu husustaki anlaşmalar, Sözleşen Tarafların yetkili havacılık makamlarının tasvibine sunulacaktır. İşletmeler bir anlaşmaya varamadıkları takdirde sözü geçen makamlar bir hal sureti bulmağa gayret edeceklerdir. Nihai merci olarak, işbu Anlaşmanın 9 uncu maddesinde derpiş olunan usule başvurulacaktır.

Madde 5

a) Sözleşen Taraflardan her biri öteki Taraf hava ulaştırma teşebbüs veya teşebbüslerinin, kendi hava alanlarını kullanmalarını ve başka kolaylıklardan faydalanmaları için tarhedeceği harçların, Milletlerarası benzer hatlarda kullanılan kendi millî uçaklarınca anılan hava alanlarını kullanma ve kolaylıklardan faydalanma için ödenecek harçlardan daha fazla olmamasını kabul eder.

b) Sözleşen Taraflardan birinin ülkesine öteki Sözleşen Tarafça tâyin edilecek hava ulaştırma teşebbüsü tarafından veyahut bu teşebbüs nam ve hesabına, yalnız bu teşebbüs uçakları için sarfolunmak üzere, ithal edilecek yakıtlar, makina yağları ve yedek parçalar, muayene ücretleri ile diğer millî resim ve harçların alınması bakımından da millî veya en ziyade müsaadeye mazhar millet teşebbüslerine uygulanacak işleminden faydalanacaklardır.

c) Mutabık kalınan hatlar üzerinde Sözleşen Taraflardan her birine tâyin edilmiş teşebbüs veya teşebbüslerin kullandığı her uçak, yakıtlar, makina yağları, yedek parçalar, mûtat teçhizat ve uçak kumanyası; anılan uçaklar tarafından öteki Sözleşen Tarafın ülkesi üzerindeki uçuşlar esnasında kullanılsa veya sarfedilse bile, bu Taraf ülkesinde gümrük resimleri, muayene ücretleri ve diğer millî resimlerden ve harçlardan muaf tutulacaklardır.

Madde 6

Sözleşen Taraflardan biri tarafından verilen ve muteber kılınan ve müddeti geçmemiş hava seyrüsefer şahadetnameleri, uçuşa elverişlilik bröveleri ve lisanslar

mutabık kalınan hava yollarının işletilmesi için öteki Sözleşen Tarafca da muteber addedilecektir.

Ancak Sözleşen Taraflardan her biri, kendi uyruklarına diğer bir Devlet tarafından verilmiş olan uçuşa elverişlilik brövelerini ve lisansları kendi ülkesi üzerinde yapılacak uçuşlar için tanımamak hakkını muhafaza eder.

Madde 7

a) Sözleşen Taraflardan birinin, Milletlerarası hava seyrüseferlerinde kullanılan uçakların kendi ülkesine girişini ve çıkışını veya bu uçakların kendi ülkesi üzerinde uçuşlarını tanzim eden kanunlar ve nizamlar, öteki Sözleşen Taraf teşebbüsünün veya teşebbüslerinin uçaklarına da uygulanacaktır.

b) Formaliteler, göç, pasaportlar, gümrük ve karantina gibi yolcuların, mürettebatın ve ticari eşyanın girişlerini, kalışlarını ve çıkışlarını tanzim eden ve Sözleşen Taraflardan her birinin ülkesi üzerindeki cari kanunlar ve nizamlar, diğer Sözleşen Taraf teşebbüslerine ait uçakların taşıdıkları yolculara, mürettebata ve ticari eşyaya, bu uçakların anılan ülkede bulundukları esnada tatbik olunacaktır.

Madde 8

Sözleşen Taraflardan her biri, öteki Sözleşen Tarafca tâyin edilen teşebbüsün mülkiyetinin mühim kısmının ve fiilî murakabesinin bu son Taraf uyruklarının elinde bulunduğuna dair delil sahibi olmadığı hallerde veya bu teşebbüs, 7 nci maddede derpiş olunan kanun ve nizamnamelere riayet etmediği veya bu Anlaşmanın kendisine yüklediği vecibeleri yerine getirmediği takdirde bu teşebbüse işletme müsaadesi vermeği reddetmek veya verilmiş olan müsaadeyi geri almak hakkını muhafaza eder.

Madde 9

a) Sözleşen Taraflar, işbu Anlaşmanın veya Ekinin yorumlanmasına ve uygulanmasına mütaallik olup, doğrudan doğruya ve karşılıklı görüşme yolu ile halledilemeyen her hangi bir uyuşmazlığı Hakeme sunmayı kabul ederler.

b) Böyle bir uyuşmazlık, 7 Aralık 1944 te Şikago'da imzalanan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi ile kurulan Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı Konsejine arzolanacaktır.

c) Bununla beraber, Sözleşen Taraflar, aralarında anlaşarak uyuşmazlığı bir Hakem Mahkemesine yahut tâyin edecekleri her hangi bir şahıs veya teşekküle sunarak da halledebilirler.

d) Sözleşen Taraflar verilecek hükme riayet etmeyi taahhüt ederler.

Madde 10

Bu Anlaşma ve buna müteferri bütün Âkıdlar, 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da imzalanan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi ile kurulan Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı nezdinde tescil ettirilecektir.

Madde 11

a) Bu Anlaşma, iki Hükûmet arasında nota teatisi suretiyle mümkün olan en kısa zamanda tesbit edilecek bir tarihte yürürlüğe girecektir.

b) Sözleşen Tarafların yetkili havacılık makamları, sıkı işbirliği zihniyeti içinde bu Anlaşmada ve Ekinde tasrih olunan prensiplerin tatbik edildiğini ve memnuniyet-bahş bir şekilde yürütüldüğünü tesbit etmek üzere zaman zaman danışacaklardır.

c) Sözleşen Taraflar, çok taraflı bir Havacılık Sözleşmesi ile taahhüt altına girmeleri halinde, bu Anlaşma ve Eki hükümlerinin anılan Sözleşme hükümleriyle uygunluğunu sağlamak üzere danışacaklardır.

d) İki Taraf havacılık makamlarınca bu Anlaşma Ekinde değişiklikler yapılabilir.

e) Sözleşen Taraflardan her biri, bu Anlaşmaya, bir yıl önce diğer Tarafa ihbar şartıyla, nihayet verebilir.

Ankara'da biri Türkçe diğeri Fransızca olarak her iki metin aynı derecede muteber olmak üzere 16 Şubat 1949 tarihinde akd olunmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti
adına:
Fuad CARİM

İsviçre Federal Hükûmeti
adına:
Camille GORGÉ

E K

A) Bu Anlaşma gereğince tâyin edilen İsviçre Hava Ulaştırma teşebbüslerine Türkiye ülkesi üzerinden transit uçuş ve teknik tevakkuf haklarıyla, aşağıda gösterilen yolları takiben Türkiye arazisi üzerinde Milletlerarası yolcu, posta sevkıyatı ve yük almak ve boşaltmak hakkı verilmiştir:

«İsviçre'den mutavassıt veya gayrimutavassıt noktalar tarikiyle İstanbul'a ve Ankara'ya ve daha ilerdeki noktalara».

B) Keza, işbu Anlaşma gereğince tâyin edilen Türk Hava Ulaştırma teşebbüslerine, İsviçre ülkesi üzerinde transit uçuş ve teknik tevakkuf hakları ile aşağıda gösterilen yolları takiben İsviçre arazisi üzerinde Milletlerarası yolcu, posta sevkıyatı ve yük almak ve boşaltmak hakkı verilmiştir:

«Türkiye'den mutavassıt veya gayrimutavassıt noktalar tarikiyle, Cenevre'ye ve Zürih'e ve daha ilerdeki noktalara».

C) Sözleşen Taraflardan her birinin, bir hava seferini işletmeye başlamadan önceki Tarafa onun ülkesine giriş ve ülkesinden çıkışı için tasarladığı yönleri bildirmesi ve bunun üzerine öteki Tarafın, kendi ülkesine katı giriş ve çıkış noktalarıyla ülkesi üzerinde takip edilecek olan uçuş yolunu göstermesi mukarrerdir.

N° 933. ACCORD¹ PROVISOIRE ENTRE LA TURQUIE ET LA
SUISSE RELATIF AUX LIGNES AÉRIENNES. SIGNÉ À ANKARA,
LE 16 FÉVRIER 1949

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE,
ayant décidé de conclure un accord provisoire sur les communications
aériennes par des lignes régulières entre la Suisse et la Turquie,
ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels
sont convenus de ce qui suit:

Article premier

a. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, en temps de paix, les droits spécifiés à l'annexe au présent accord pour l'établissement des lignes aériennes internationales définies à cette annexe, qui traversent ou desservent leurs territoires respectifs.

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

Article 2

a. Chaque Partie contractante devra, sous réserve de l'article 8, délivrer l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante.

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

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

Article 3

Les Parties contractantes conviennent que:

- a. Les capacités de transport offertes par les entreprises des Parties contractantes devront être adaptées à la demande de trafic.
- b. Les entreprises désignées par les Parties contractantes devront prendre en considération, sur les parcours communs, leurs intérêts mutuels afin de ne pas effectuer de façon indue leurs lignes respectives.

¹ Entré en vigueur le 16 juin 1949, par un échange de notes, conformément à l'article 11.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 933. PROVISIONAL AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN
TURKEY AND SWITZERLAND. SIGNED AT ANKARA, ON 16
FEBRUARY 1949

THE SWISS FEDERAL COUNCIL AND THE GOVERNMENT OF THE TURKISH REPUBLIC,
having decided to conclude a provisional agreement between Switzerland and
Turkey concerning air communications by regular services,
have appointed their plenipotentiaries, duly authorized for this purpose, who
have agreed as follows:

Article 1

a. The Contracting Parties grant each other in peacetime the rights specified in the annex to the present Agreement for the establishment of the international air services described therein, which pass through or serve their respective territories.

b. Each Contracting Party shall designate one or more airlines to operate the agreed services and shall decide upon the date of opening of such services.

Article 2

a. Each Contracting Party shall, subject to the provisions of article 8, issue the requisite operating permit to the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

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

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

Article 3

The Contracting Parties agree that

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

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

¹ Came into force on 16 June 1949, by an exchange of notes, in accordance with article 11.

- c. Les lignes prévues à l'annexe au présent accord auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise et les pays auxquels le trafic est destiné.
- d. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer, aux points spécifiés à l'annexe, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné affirmés par les Gouvernements Suisse et Turc et dans des conditions telles que la capacité soit adaptée:
 - 1. A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
 - 2. Aux exigences d'une exploitation économique des lignes convenues;
 - 3. A la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.

Article 4

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les caractéristiques présentées par chaque ligne, telles que la rapidité et le confort. Les entreprises suisses et turques consulteront à cet effet les entreprises de transports aériens de pays tiers qui desservent les mêmes parcours. Leurs arrangements seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes. Si les entreprises n'ont pu arriver à une entente, ces autorités s'efforceront de trouver une solution. En dernier ressort, il serait fait recours à la procédure prévue à l'article 9 du présent accord.

Article 5

a. Les Parties contractantes conviennent que les taxes prélevées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités par l'entreprise 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.

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

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

- c. The services specified in the annex to the present Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity corresponding to the traffic demands between the country of the airline and the countries of destination.
- d. The right to embark or disembark, at the points specified in the annex, international traffic destined for or coming from third countries, shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which the Swiss and Turkish Governments subscribe and in such a manner that capacity shall be related:
 - 1. To traffic demands between the country of origin and the countries of destination;
 - 2. To the requirements of economic operation of the agreed services;
 - 3. To the traffic demands of the areas through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Article 4

Rates shall be fixed at reasonable levels, regard being paid to economy of operation, reasonable profit and the characteristics of each service, such as speed and comfort. The Swiss and Turkish airlines shall to this end consult the airlines of third countries operating the same routes. Their arrangements shall be submitted to the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval. If the airlines are unable to reach agreement, those authorities shall endeavour to find a solution. In the last resort the procedure provided in article 9 of the present Agreement shall be applied.

Article 5

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

b. Fuel, lubricating oils, and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use by machines of that airline shall enjoy national or most-favoured-nation treatment with respect to inspection fees and other national duties and charges.

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

Article 6

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

Article 7

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

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

Article 8

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants de l'une ou de l'autre Partie contractante ou lorsque l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 7 ou ne remplit pas les obligations découlant du présent accord.

Article 9

a. Les Parties contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend relatif à l'interprétation et à l'application du présent accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes.

b. Un tel différend sera porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale établi par la convention¹ relative à l'aviation civile internationale, signée, à Chicago, le 7 décembre 1944.

c. Toutefois, les Parties contractantes peuvent d'un commun accord régler le différend en le portant soit devant un tribunal arbitral, soit devant tout autre personne ou organisme désigné par elles.

d. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la sentence rendue.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346 et volume 51, page 336.

Article 6

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

Article 7

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

b. The laws and regulations in force in the territory of one Contracting Party respecting the entry, stay and departure of passengers, crews or cargo, such as those relating to procedure, immigration, passports, customs and quarantine, shall be applied to passengers, crews or cargo carried by aircraft of the airlines of the other Contracting Party while within that territory.

Article 8

Each Contracting Party reserves the right to refuse or revoke an operating permit in respect of an airline designated by the other Contracting Party whenever it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of either Contracting Party or whenever that airline fails to comply with the laws and regulations referred to in article 7 or to perform its obligations under this Agreement.

Article 9

a. The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute relative to the interpretation or application of this Agreement or of the annex thereto which is incapable of settlement by direct negotiation.

b. Such disputes shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization established by the Convention¹ on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

c. The Contracting Parties may however by agreement settle the dispute by referring it either to an arbitration tribunal or to any other person or body designated by them.

d. The Contracting Parties undertake to comply with the award.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

Article 10

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

Article 11

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

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

c. Si les Parties contractantes venaient à être liées par une convention aéronautique multilatérale, elles se consulteraient à l'effet de mettre les clauses du présent accord et de son annexe en harmonie avec les stipulations de ladite convention.

d. Des modifications à l'annexe au présent accord pourront être convenues entre les autorités aéronautiques compétentes.

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

FAIT à Ankara, le 16 février 1949, en deux exemplaires, l'un en langue française, l'autre en langue turque, les deux textes faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:
(Signé) C. GORGÉ

Pour le Gouvernement
de la République Turque:
(Signé) Fuad CARIM

ANNEXE

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

de Suisse, avec ou sans points intermédiaires, à Istanbul et Ankara et points au-delà.

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

Article 10

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

Article 11

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

b. 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 and in the annex thereto are being applied and properly carried out.

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

d. Modifications of the annex to this Agreement may be made by agreement between the competent aeronautical authorities.

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

DONE at Ankara, in duplicate, in the French and Turkish languages, both languages being authentic, this sixteenth day of February one thousand nine hundred and forty-nine.

For the Swiss Federal Council:

(Signed) C. GORGÉ

For the Government
of the Turkish Republic:

(Signed) Fuad CARIM

ANNEX

a. The rights of transit and non-traffic stops over Turkish territory and the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and goods in Turkish territory are granted to the Swiss airlines designated in accordance with this Agreement on the following routes:

from Switzerland, directly or via intermediate points, to Istanbul and Ankara and points beyond.

b. Similarly the rights of transit and non-traffic stops over Swiss territory, and the right to pick and set down in Switzerland international traffic in passengers, mail and goods are granted to the Turkish airlines designated in accordance with this Agreement on the following routes:

de Turquie, avec ou sans points intermédiaires, à Genève et Zurich et points au-delà.

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

from Turkey, directly or via intermediate points, to Geneva and Zurich and points beyond.

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

No. 934

**INDIA
and
PHILIPPINES**

**Agreement relating to air services (with annex and exchange of notes).
Signed at New Delhi, on 20 October 1949**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**INDE
et
PHILIPPINES**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de notes).
Signé à New-Delhi, le 20 octobre 1949**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

No. 934. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF INDIA
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE PHILIP-
PINES RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT NEW DELHI,
ON 20 OCTOBER 1949

The Government of India and the Government of the Republic of the Philippines,

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

Agree as follows:—

Article I

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

Article II

(A) Each of the specified air services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights under this Agreement are granted, on condition that —

- (1) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline or airlines (hereinafter referred to as the "designated airline") for the specified air route concerned, and
- (2) the Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline concerned pursuant to paragraph (B) of this Article which it shall do with the least possible delay.

(B) A designated airline may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services.

(C) The operation of each of the specified air services shall be subject to the agreement of the Contracting Party concerned that its route organisation available for civil aviation on the specified air route is adequate for the safe operation of air services.

¹ Came into force on 20 October 1949, as from the date of signature, in accordance with article XII.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 934. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'INDE ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À NEW-DELHI, LE
20 OCTOBRE 1949

Le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement de la République des Philippines,

Désireux de conclure un accord en vue de l'exploitation de services aériens,
Sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit d'exploiter les services aériens indiqués dans l'annexe au présent Accord (ci-après dénommés "les services aériens indiqués") sur les routes indiquées dans ladite annexe (ci-après dénommées "les routes aériennes indiquées").

Article II

A) Chacun des services aériens indiqués pourra commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés en vertu du présent Accord, à condition:

- 1) que la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés ait désigné une entreprise ou des entreprises de transports aériens (ci-après dénommées "l'entreprise de transports aériens désignée") pour exploiter la route aérienne indiquée en question, et
- 2) que la Partie contractante qui aura accordé les droits ait donné à l'entreprise de transports aériens intéressée la permission d'exploitation voulue, conformément au paragraphe B du présent article, ce qu'elle devra faire dans le plus bref délai possible.

B) Toute entreprise de transports aériens désignée pourra être tenue de prouver aux autorités aéronautiques de la Partie contractante qui accorde les droits, qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites, soit par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux, soit en vertu desdites lois et desdits règlements.

C) L'exploitation de chacun des services aériens indiqués sera soumise à l'approbation de la Partie contractante intéressée qui appréciera si l'organisation de la route en vue des transports civils sur la route aérienne indiquée est suffisante pour permettre l'exploitation des services aériens en toute sécurité.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 20 octobre 1949, conformément à l'article XII.

Article III

The designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating the specified air services, the privilege

- (a) to fly across the territory of the Contracting Party without landing,
- (b) to land in such territory for non-traffic purposes and,
- (c) subject to the provisions of Article IV, to set down or pick up in such territory, at the points specified in the Annex, international traffic originating in or destined for the territory of the former Contracting Party or of a third country on the specified air route concerned.

Article IV

(A) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall jointly determine in respect of an agreed period the total capacity required for the carriage, at a reasonable load factor, of all traffic, that is to say passengers, cargo and mail, which may reasonably be expected to originate in the territory of each Contracting Party and to be disembarked in the territory of the other Contracting Party on the specified air services to be operated during that period on each of the specified air routes.

(B) Subject to the provisions of paragraph (C) of this Article, each Contracting Party shall have the right to authorise its designated airlines to make available for the carriage of the traffic specified in paragraph (A) of this Article whether on services terminating in or on services passing through the territory of the other Contracting Party half the capacity for the specified air services determined in accordance with the provisions of the said paragraph (A).

(C) (i) If the designated airlines of either Contracting Party are not able or willing to provide the whole of the capacity to which that Contracting Party is entitled in accordance with paragraph (B) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall authorise the designated airlines of the other Contracting Party to provide additional capacity equal to the difference between the capacity actually provided by the designated airlines of the first Contracting Party and the capacity to which that Contracting Party is entitled under the said paragraph (B) hereinafter referred to as "the deficient capacity").

(ii) If the designated airlines of one Contracting Party which have been providing less than the capacity to which that Contracting Party is entitled become able and willing to provide the whole or part of the deficient capacity, they may serve a notice of not less than six months to this effect on the aeronautical authorities of both Contracting Parties and also on the airlines which have been providing

Article III

Les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de chaque Partie contractante auront le droit, au cours de l'exploitation des services aériens indiqués:

- 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) sous réserve des dispositions de l'article IV, de décharger et de charger en trafic international sur ledit territoire, aux points indiqués dans l'annexe, des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la première Partie contractante ou d'un pays tiers situé sur la route aérienne indiquée en question.

Article IV

A) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes fixeront de concert, pour une période convenue, la capacité totale nécessaire pour assurer, à un facteur de charge normal, l'acheminement de tout le trafic, c'est-à-dire le transport des passagers, des marchandises et du courrier qu'il est raisonnablement possible de prévoir comme devant provenir du territoire de chacune des Parties contractantes et être débarqué sur le territoire de l'autre Partie contractante en utilisant les services aériens indiqués qui seront exploités durant ladite période sur chacune des routes aériennes indiquées.

B) Pour acheminer le trafic visé au paragraphe A du présent article, soit par des services dont le point d'aboutissement se trouve sur le territoire de l'une des Parties contractantes, soit par des services traversant ledit territoire, chacune des Parties contractantes aura le droit, sous réserve des dispositions du paragraphe C du présent article, d'autoriser ses entreprises de transports aériens désignées à fournir la moitié de la capacité des services aériens indiqués qui aura été fixée conformément aux dispositions dudit paragraphe A.

C) i) Si les entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure de fournir toute la capacité à laquelle elles ont droit conformément au paragraphe B du présent article, ou ne sont pas disposées à la fournir, les autorités aéronautiques des Parties contractantes autoriseront les entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante à fournir une capacité supplémentaire égale à la différence entre la capacité effectivement fournie par les entreprises de transports aériens désignées de la première Partie contractante et la capacité à laquelle ladite Partie contractante a droit en vertu des dispositions dudit paragraphe B (ci-après dénommée "capacité manquante").

ii) Si les entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes qui ont fourni une capacité inférieure à celle à laquelle a droit ladite Partie contractante deviennent capables de fournir en totalité ou en partie la capacité manquante et qu'elles sont disposées à la fournir, elles pourront en aviser six mois à l'avance au moins les autorités aéronautiques des deux Parties contrac-

the additional capacity. In such event and unless both the said aeronautical authorities direct within 30 days of the receipt of the notice that the notice shall not take effect, the latter airlines shall on or before the expiry of the said notice accordingly withdraw the whole or part of the additional capacity which they had been providing and the former airlines shall then provide the deficient capacity or part thereof, as the case may be.

(D) The designated airlines of either Contracting Party may set down and pick up in the territory of the other Contracting Party traffic coming from or destined for third countries on any specified air routes only in accordance with the following provisions: —

- (i) If such third country is situated between the territories of the Contracting Parties, any part of the capacity provided by those airlines in accordance with the provisions of paragraphs (A), (B) and (C) of this Article may be used for this purpose.
- (ii) If such third country is situated beyond the territory of the other Contracting Party, the capacity that may be used for this purpose shall be such as shall be agreed between the aeronautical authorities of both the Contracting Parties as being unlikely to prejudice unduly, during an agreed period, the interests of the airlines of the other Contracting Party operating between the latter's territory and the third country concerned.

(E) (i) In this Article, "agreed period" means the first six months from the date this Agreement comes into force and, thereafter, every succeeding period of six months unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

(ii) The capacity to be provided shall be discussed in the first instance between the designated airlines of the Contracting Parties and, if possible, agreed between them. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall have the right to be represented at these discussions.

(iii) Any agreement so reached between the designated airlines of the Contracting Parties shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such approval by the aeronautical authorities shall constitute an agreement as required by paragraphs (A), (C) and (D) of this Article.

(iv) If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on any matter on which their agreement is required under the provisions of this Article the Contracting Parties themselves shall endeavour to reach agreement thereon. If the Contracting Parties fail to reach such agreement the provisions of Article XI of this Agreement shall apply.

tantes, ainsi que les entreprises de transports aériens qui ont fourni la capacité supplémentaire. Dans ce cas, à moins que lesdites autorités aéronautiques ne décident dans les trente jours de sa réception que le préavis ne portera pas effet, les entreprises de transports aériens mentionnées en dernier lieu devront, à l'expiration dudit préavis ou avant son expiration, retirer en totalité ou en partie la capacité supplémentaire qu'elles fournissaient, et les entreprises de transports aériens mentionnées en premier lieu fourniront alors la capacité manquante en totalité ou en partie suivant le cas.

D) Les entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes pourront décharger et charger sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination de pays tiers, sur l'une quelconque des routes aériennes indiquées, à condition de se conformer aux dispositions suivantes:

- i) Si le pays tiers est situé entre les territoires des Parties contractantes, une fraction quelconque de la capacité fournie par lesdites entreprises conformément aux dispositions des paragraphes A, B et C du présent article pourra être utilisée à cet effet.
- ii) Si le pays tiers est situé au-delà du territoire de l'autre Partie contractante, la capacité qui pourra être utilisée à cet effet sera celle qui sera fixée de commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes comme ne risquant pas, au cours d'une période convenue, de porter indûment préjudice aux intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante qui exploitent un service entre le territoire de cette dernière et le pays tiers en question.

E) i) Au sens du présent article, l'expression "période convenue" désigne les six premiers mois qui suivront la date d'entrée en vigueur du présent Accord et, après cette date, toute période consécutive de six mois, à moins que les autorités aéronautiques n'en décident autrement.

ii) La capacité qui devra être fournie fera l'objet, en premier lieu, de discussions entre les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes et elle sera fixée, si possible, de commun accord entre elles. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes auront le droit de se faire représenter à ces discussions.

iii) Tout accord intervenu entre les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. L'approbation des autorités aéronautiques constituera un accord au sens des paragraphes A, C et D du présent article.

iv) Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord sur une question pour laquelle leur entente est nécessaire en vertu des dispositions du présent article, les Parties contractantes s'efforceront elles-mêmes d'aboutir à un accord à ce sujet. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre, les dispositions de l'article XI du présent Accord deviendront applicables.

(v) Pending the completion of any review of capacity in accordance with the provisions of this Article the designated airlines of the Contracting Parties shall be entitled to continue to make available the capacities provided on their existing air services.

Article V

The designated airlines of each Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party on the following conditions: —

- (i) that it is justified by reason of economy of operation;
- (ii) 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;
- (iii) that the aircraft of smaller capacity shall be scheduled to connect with the aircraft of larger capacity and shall arrive at the point of change for the primary purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and
- (iv) that the provisions of Article IV shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article VI

(A) The tariffs to be charged for the carriage of passengers and cargo on any of the specified air services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, difference of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by other airlines on the route or section thereof concerned.

(B) The tariffs in respect of each route and each section thereof shall be agreed between the designated airlines concerned in consultation with other airlines operating on the same route or section and shall have regard to any relevant rates adopted by the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, except that the approval of the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not be necessary in respect of tariffs for a route or section in which no designated airline of that Contracting Party is concerned. In the event of disagreement between the designated airlines concerned or in case the aeronautical authorities do not approve the tariffs as required under this paragraph, the Con-

v) En attendant la conclusion de toute étude de la capacité entreprise en conformité des dispositions du présent article, les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes auront le droit de maintenir les capacités fournies par leurs services aériens en exploitation.

Article V

Les entreprises de transports aériens désignées par chaque Partie contractante pourront effectuer une rupture de charge en un point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante aux conditions suivantes:

- i) que cette rupture de charge se justifie par des raisons d'économie d'exploitation;
- ii) que les aéronefs utilisés sur la section de la route plus éloignée du point d'aboutissement dans le territoire de la première Partie contractante soient d'une capacité inférieure à celle des aéronefs utilisés sur la section plus proche;
- iii) que les aéronefs de capacité moindre, dont l'horaire sera fixé de manière à assurer la correspondance avec les aéronefs de capacité plus grande, arrivent au point où s'effectuera la rupture de charge à l'effet, essentiellement, de transporter les passagers, les marchandises et le courrier transbordés des aéronefs de capacité plus grande ou destinés à être transférés à bord de ceux-ci; et
- iv) que les dispositions de l'article IV régissent tous les arrangements en ce qui concerne la rupture de charge.

Article VI

A) Les tarifs applicables au transport des passagers et des marchandises par l'un quelconque des services aériens indiqués seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les conditions d'une exploitation économique, la réalisation d'un bénéfice normal, les différences qui existent entre les caractéristiques de chaque service (notamment les standards de vitesse et de confort) ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transports aériens sur la route ou une section de la route en question.

B) Les tarifs applicables pour chaque route et chaque section de celle-ci seront fixés de commun accord par les entreprises de transports aériens désignées intéressées, après consultation des autres entreprises de transports aériens exploitant la même route ou la même section, compte dûment tenu des tarifs adoptés en la matière par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, étant entendu que l'approbation des autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne sera pas nécessaire en ce qui concerne les tarifs applicables sur une route ou section de cette route à laquelle n'est intéressée aucune entreprise de transports aériens désignée de ladite Partie contractante. En cas de désaccord

tracting Parties shall endeavour to reach agreement between themselves failing which the dispute shall be dealt with in accordance with Article XI. Pending determination of the tariffs in accordance with this Article, the tariffs already in force shall prevail.

(C) Nothing in this Article shall be deemed to prevent either Contracting Party, in Agreement with the other Contracting Party, from bringing into force tariffs fixed in accordance with practice recommended from time to time by the International Civil Aviation Organisation.

Article VII

(A) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and 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 its national airlines engaged in international public transports provided that neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airlines of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airlines of the first Contracting Party.

(B) If, in the opinion of the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties, the administration of regulations relating to customs, immigration, quarantine and similar matters in the territory of the other Contracting Party imposes an onerous burden on its designated airlines in the operation of the air services pursuant to this Agreement, the aeronautical authorities of such other Contracting Party shall, upon request, enter into consultation to examine the situation.

Article VIII

(A) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on request: —

- (i) Information concerning the authorisations extended to its designated airlines to operate the specified air services;
- (ii) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the capacity and frequencies of the specified air services;

entre les entreprises de transports aériens désignées intéressées ou si les autorités aéronautiques ne donnent pas aux tarifs l'approbation requise en vertu des dispositions du présent paragraphe, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente; si elles n'y parviennent pas, leur différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XI. En attendant que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà établis resteront en vigueur.

C) Aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme interdisant à l'une des Parties contractantes de mettre en vigueur, d'accord avec l'autre Partie contractante, des tarifs fixés conformément aux méthodes recommandées de temps à autre par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article VII

A) Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord introduits ou pris à bord des aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et demeurant à bord lors du départ au dernier aéroport d'escale sur ledit territoire bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais de visite et autres taxes similaires, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé par la seconde Partie contractante à ses entreprises de transports aériens nationales assurant des transports aériens internationaux destinés au public; il est entendu qu'aucune des Parties contractantes ne sera tenue d'accorder aux entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante une exonération ou une remise en matière de droits de douane, de frais de visite ou autres taxes similaires, à moins que l'autre Partie contractante n'accorde l'exonération ou la remise desdites taxes aux entreprises de transports aériens désignées de la première Partie contractante.

B) Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes estiment que l'application, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des lois et règlements relatifs aux formalités de douane, d'immigration, de quarantaine et autres questions analogues, fait subir une charge excessive à ses entreprises de transports aériens désignées en ce qui concerne les services aériens qu'elles exploitent en vertu du présent accord, les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante entreront en consultation, sur demande, pour examiner la situation.

Article VIII

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sur leur demande:

- i) des renseignements au sujet des autorisations accordées à ses entreprises de transports aériens pour exploiter les services aériens indiqués;
- ii) les statistiques de trafic qui pourront être nécessaires pour procéder à l'examen de la capacité et de la fréquence des services aériens indiqués;

- (iii) such periodical statements as may reasonably be required relating to the traffic carried by the designated airlines on the specified air services including information concerning the origin and destination of such traffic; and
- (iv) such other information in respect of the operation of the specified air services as may be required to enable the aeronautical authorities to satisfy themselves that the requirements of this Agreement are being duly observed.

(B) Each Contracting Party shall cause its designated airline to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of time tables and tariff schedules and particulars concerning the types of aircraft to be operated on the specified air services.

Article IX

(A) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke, or impose such appropriate conditions as it may deem necessary with respect to, an operating permission to a designated airline of the other Contracting Party, if

- (i) the first Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such designated airline are vested in the other Contracting Party or its nationals,
- (ii) such designated airline fails to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party, or
- (iii) in the judgment of the first Contracting Party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted to the other Contracting Party in accordance with this Agreement.

(B) Except in the case of failure to comply with laws and regulations, such action shall be taken only after due notice has been given to the designated airline concerned and after opportunity has been given for consultation between the Contracting Parties. In the event of action by one Contracting Party under this Article the rights of the other Contracting Party under Article XI shall not be prejudiced.

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 contained in this Agreement.

(B) Either Contracting Party may at any time request consultation with the other with a view to initiating any amendments of this agreement which it may deem desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from

- iii) les relevés périodiques normalement nécessaires relatifs au trafic acheminé par les entreprises de transports aériens désignées au cours de l'exploitation des services aériens indiqués, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination dudit trafic; et
- iv) tous autres renseignements relatifs à l'exploitation des services aériens indiqués qui pourront être nécessaires aux autorités aéronautiques pour s'assurer que les règles posées dans le présent Accord sont fidèlement observées.

B) Chaque Partie contractante invitera ses entreprises de transports aériens désignées à fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des exemplaires des horaires et des barèmes de tarifs ainsi que la description des types d'appareils qui seront utilisés pour les services aériens indiqués.

Article IX

A) Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante ou d'imposer, en ce qui concerne ladite permission, les conditions appropriées qu'elle jugera nécessaires:

- i) lorsque la première Partie contractante n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transports aériens désignée se trouvent entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ses ressortissants;
- ii) lorsque ladite entreprise de transports aériens désignée ne se conformera pas aux lois et règlements de la première Partie contractante; ou
- iii) si la première Partie contractante estime que les conditions auxquelles les droits ont été accordés à l'autre Partie contractante conformément au présent Accord ne sont pas remplies.

B) Sauf dans les cas où les lois et règlements n'auront pas été observés, aucune mesure de cet ordre ne sera prise avant que l'entreprise de transports aériens désignée n'en ait été dûment avisée et que les Parties contractantes n'aient eu la possibilité de se consulter. Les mesures que l'une des Parties contractantes pourrait prendre aux termes du présent article ne porteront pas atteinte aux droits conférés à l'autre Partie contractante en vertu de l'article XI.

Article X

A) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement dans un esprit d'étroite collaboration en vue d'assurer le respect des principes et l'application des dispositions du présent Accord.

B) Chaque Partie contractante pourra à tout moment demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante en vue d'apporter au présent Accord toutes modifications qui lui paraîtraient souhaitables. Ces consul-

the date of the request. Any modification of this Agreement agreed as a result of such consultation shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(C) Changes made by either Contracting Party in the intermediate stopping places on the specified air routes authorised to its designated airlines except those which

- (1) change the places served by a designated airline in the territory of the other Contracting Party, or
- (2) result in the route ceasing to be reasonably direct,

shall not be considered as modifications of this Agreement and either Contracting Party may therefore make such changes: Provided that notice of any such changes shall be given without delay to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If the aeronautical authorities of such second Contracting Party find that the principles set forth in Article IV of this Agreement are thereby infringed and such infringement unduly prejudices the interests of any of their airlines because of the carriage by a designated airline of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party, and the new point in the territory of a third country the aeronautical authorities of the second Contracting Party may request consultation in accordance with the provisions of paragraph (A) of this Article.

(D) Whether or not the procedure for consultation provided for in paragraph (D) of this Article has been initiated, either Contracting Party may at any time give notice to the other of its desire to terminate this agreement and such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of such period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article XI

(A) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement or of its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves:

(B) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation,

- (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

tations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification du présent Accord dont il aura été convenu à la suite de ces consultations prendra effet dès qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

C) Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux points d'escale intermédiaires sur les routes aériennes indiquées que ses entreprises de transports aériens désignées sont autorisées à exploiter, à l'exception de ceux qui:

1) concernent les points desservis par une entreprise de transports aériens désignée dans le territoire de l'autre Partie contractante, ou

2) font que la route cesse d'être raisonnablement directe,

ne seront pas considérés comme des modifications du présent Accord et chaque Partie contractante pourra, en conséquence, effectuer des changements de cet ordre, étant entendu que de tels changements devront être notifiés sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières constatent que lesdits changements dérogent aux principes énoncés à l'article IV du présent Accord et que cette dérogation porte atteinte aux intérêts d'une de leurs entreprises de transports aériens du fait qu'une entreprise de transports aériens désignée de la première Partie contractante transporte des passagers, des marchandises ou du courrier entre le territoire de la deuxième Partie contractante et le nouveau point d'escale sur le territoire d'un pays tiers, les autorités aéronautiques de la deuxième Partie contractante pourront demander que des consultations aient lieu conformément aux dispositions du paragraphe A du présent article.

D) Chaque Partie contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord, que la procédure de consultation prévue au paragraphe B du présent article ait été ou non engagée; la notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prendra fin un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XI

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

B) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations:

i) elles pourront convenir de soumettre leur différend à la décision d'un tribunal arbitral ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme désignés de commun accord; ou

- (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 established within the International Civil Aviation Organisation, or, if there be no such tribunal to the International Court of Justice.

(C) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given, including any interim recommendation made, under paragraph (B) of this Article.

(D) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph (C) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement and its Annex.

Article XII

This Agreement shall come into force on the day it is signed.

Article XIII

In the event of the coming into force of a multilateral agreement concerning international air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such multilateral agreement.

Article XIV

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

Article XV

(A) For the purpose of this Agreement the terms "territory", "air service" and "airline" shall have the meanings specified in the Convention¹ on International Civil Aviation opened for signature on the seventh day of December, 1944, in this Agreement referred to as "the Convention".

(B) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of India the Director General of Civil Aviation, and in the case of the Government of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board and in both cases any

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

- ii) si elles ne se mettent pas d'accord ou si, étant convenues de soumettre leur différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent se mettre d'accord sur sa composition, chacune d'elles pourra soumettre le différend à la décision du tribunal compétent en la matière institué au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou, en l'absence d'un tribunal de cet ordre, à la Cour internationale de Justice.

C) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application des dispositions du paragraphe B du présent article, notamment aux recommandations provisoires.

D) Lorsque et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes, ou une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes, ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe C du présent article, l'autre Partie contractante pourra restreindre, refuser ou retirer tous les droits qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

Article XII

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

Article XIII

Si un accord multilatéral en matière de transports aériens internationaux auquel adhéreraient les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions dudit accord.

Article XIV

Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens établis en vertu du présent Accord, les dispositions de la convention resteront en vigueur sous leur forme actuelle entre les Parties contractantes et pendant toute la durée de l'Accord, comme si elles en faisaient partie intégrante, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement à la convention dûment entré en vigueur; dans ce cas, la convention, sous sa forme modifiée, demeurera en vigueur pendant toute la durée du présent Accord.

Article XV

A) Aux fins du présent Accord, les expressions "territoire", "service aérien" et "entreprise de transports aériens" auront le sens indiqué dans la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944¹ et qui, dans le présent Accord, est appelée "la convention".

B) L'expression "autorités aéronautiques" s'entendra, en ce qui concerne l'Inde, du Directeur général de l'aviation civile et, en ce qui concerne le Gouvernement de la République des Philippines, du Bureau de l'aéronautique civile et,

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346, et volume 51, page 336.

person or body authorised to perform the functions exercised by the above mentioned authorities.

(C) The term "designated airline" means an airline which the aeronautical authorities of either Contracting Party shall have notified in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline designated by it pursuant to Clause (1) of paragraph (A) of Article II for the route specified in such notification.

(D) The term "capacity" in relation to a specified air service means the extent of accommodation provided and permitted under this Agreement for the carriage of passengers, cargo and mails on the route or section of route concerned during an agreed period.

(E) The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the "Agreement" shall include references to the Annex, except where otherwise expressly provided.

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

DONE this twentieth day of October 1949 in duplicate at New Delhi in the English Language.

For the Government of India:

V. K. R. MENON

For the Government of the Republic of the Philippines:

Lucas V. MADAMBA

ANNEX

Section I

The airline(s) designated by the Government of India shall be entitled to operate air services in both directions on the route(s) specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of the Philippines at the point(s) specified.

A. Terminating Services:

<i>From</i>	<i>Via</i>	<i>To</i>
Calcutta	Burma, Bangkok, French Indo-China, Hongkong	Manila

In the event of the Government of India desiring any alterations in the aforesaid route such alteration may be effected only by agreement between the two Contracting Parties.

B. Transit Service: To be agreed hereafter between the Contracting Parties.

dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités précitées.

C) L'expression "entreprise de transports aériens désignée" s'entend d'une entreprise que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront notifiée par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme étant l'entreprise de transports aériens désignée par la première Partie contractante, conformément à l'alinéa 1 du paragraphe A de l'article II, pour exploiter la route indiquée dans la notification.

D) Le terme "capacité" appliqué à un service aérien indiqué désigne la quantité de passagers, de marchandises et de courrier dont le transport est prévu et autorisé en vertu du présent Accord sur la route ou la section d'une route intéressée, au cours d'une période convenue.

E) L'annexe au présent Accord sera considérée comme faisant partie dudit Accord et toutes mentions de l'"Accord" viseront également l'annexe, sauf lorsqu'il en sera expressément disposé autrement.

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

FAIT en double exemplaire, en langue anglaise, à New-Delhi, le vingt octobre 1949.

Pour le Gouvernement de l'Inde:

(Signé) V. K. R. MENON

Pour le Gouvernement de la République des Philippines:

(Signé) Lucas V. MADAMBA

ANNEXE

Section I

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de l'Inde seront autorisées à exploiter des services aériens, dans les deux sens, sur la route ou les routes indiquées dans la présente section et à faire des escales commerciales sur le territoire des Philippines au point ou aux points indiqués.

A. Services à point terminus aux Philippines:

<i>De</i>	<i>Via</i>	<i>A</i>
Calcutta	La Birmanie, Bangkok, l'Indochine, Hong-Kong	Manille

Dans le cas où le Gouvernement de l'Inde souhaiterait voir apporter une modification quelconque à la route susindiquée, une telle modification ne pourrait être réalisée que de commun accord entre les Parties contractantes.

B. Services en transit: A convenir ultérieurement entre les Parties contractantes.

Section II

The airline(s) designated by the Government of the Philippines shall be entitled to operate air services in both directions on the route(s) specified in this Section and to land for traffic purposes in the territory of India at the point(s) specified.

A. Terminating Service:

<i>From</i>	<i>Via</i>	<i>To</i>
Manila	Hongkong, French Indo-China, Bangkok, Burma	Calcutta

B. Transit Service:

<i>From</i>	<i>Via</i>	<i>Point in India</i>	<i>To or via as the case may be</i>
Manila	French Indo- China, Bangkok	Calcutta	Karachi, Saudi Arabia, Egypt, Israel, Greece, Rome, Madrid, Paris, Lon- don and (if desired and provided the route remains reasonably direct) beyond

Section III

Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

Section IV

No specified air service shall be operated unless the starting point or the terminal point of the service lies within the territory of the Contracting Party designating the airline.

EXCHANGE OF NOTES

I

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF COMMUNICATIONS

New Delhi, the 20th October, 1949

From: The Secretary to the Government of India,
Ministry of Communications.

To: Mr. Lucas V. Madamba,
Chairman Philippine Air Mission,
New Delhi.

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Republic of the Philippines and the Government of India relating to air services which was signed on behalf of both Governments today and to record hereunder the understanding of the Government of India concerning the following matters:

Section II

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement des Philippines seront autorisées à exploiter des services aériens, dans les deux sens, sur la route ou les routes indiquées dans la présente section et à faire des escales commerciales sur le territoire de l'Inde au point ou aux points indiqués.

A. Services à point terminus dans l'Inde:

<i>De</i>	<i>Via</i>	<i>A</i>
Manille	Hong-Kong, l'Indochine Bangkok, la Birmanie	Calcutta

B. Services en transit:

<i>De</i>	<i>Via</i>	<i>Point situé dans l'Inde</i>	<i>A ou via, suivant le cas</i>
Manille	L'Indochine, Bangkok	Calcutta	Karachi, l'Arabie saoudite, l'Égypte, Israël, la Grèce, Rome, Madrid, Paris, Londres et au-delà (facultativement et à condition que la route demeure raisonnablement directe)

Section III

L'entreprise de transports aériens désignée pourra décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, ses aéronefs ne feront pas escale à certains points situés sur l'une des routes indiquées.

Section IV

Aucun service aérien indiqué ne sera exploité dont le point de départ ou le point d'aboutissement ne serait pas situé sur le territoire de la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transports aériens.

ÉCHANGE DE NOTES

I

GOUVERNEMENT DE L'INDE
MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

New-Delhi, le 20 octobre 1949

Le Secrétaire du Gouvernement de l'Inde,

Ministère des communications.

à Monsieur Lucas V. Madamba,

Président de la Mission aérienne des Philippines,

New-Delhi.

Monsieur le Président,

Me référant à l'accord entre le Gouvernement de la République des Philippines et le Gouvernement de l'Inde relatif aux services aériens qui a été signé ce jour au nom des deux Gouvernements, j'ai l'honneur d'exposer ci-après l'interprétation du Gouvernement de l'Inde touchant les questions suivantes:

- (a) The airline designated by the Government of the Republic of the Philippines in respect of the terminating service on the route described at A in Section II of the Annex to the aforesaid Agreement may establish as many services on that route as it may think fit during the period of six months immediately following this day for the purpose of picking up and setting down at Calcutta the following traffic, that is to say—
- (i) traffic destined for or coming from Manila,
 - (ii) not exceeding 10 percent of the traffic destined for or coming from Bangkok subject to the provisions hereinafter mentioned in regard to the carriage of Calcutta-Bangkok traffic on the transit services,
 - (iii) on a fill-up basis, traffic destined for or coming from Indo-China and
 - (iv) so long as an Indian airline does not operate a scheduled service between Hongkong and Calcutta, traffic destined for or coming from Hongkong on a fill-up basis. In case Indian airline wishes to resume or operate a service to or via Hongkong to a place other than in Philippine territory, it shall have the right to do so without giving any notice: and thereupon the carriage of the Calcutta-Hongkong traffic by the airlines designated by the Government of the Republic of the Philippines shall cease.
- (b) The airline designated by the Government of the Republic of the Philippines shall, in the operation of the transit service on the route described at B in Section II of the said Annex, be entitled to pick up and set down at Calcutta the following traffic, that is to say—
- (I) On not more than two services a month in each direction—
 - (1) traffic destined for or coming from Manila, and
 - (2) traffic destined for or coming from any other point on the said route except Karachi provided that—
 - (i) the carriage of such traffic shall be on fill-up basis and
 - (ii) traffic destined for or coming from Bangkok may be carried during an agreed period up to an extent not exceeding 10 percent of the traffic moving between Bangkok and Calcutta during that period, it being also understood that the total traffic carried during an agreed period between Bangkok and Calcutta on the transit services specified in this sub-paragraph and in sub-paragraph (II) hereunder and the terminating service together shall not exceed 10 percent of the traffic moving between Calcutta and Bangkok during that period.
 - (II) On not more than 2 additional services per month in each direction—

- a) L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de la République des Philippines pour exploiter le service à point terminus sur la route définie au paragraphe A de la section II de l'annexe audit Accord pourra établir sur ladite route, au cours de la période de six mois qui suivra immédiatement ce jourd'hui, autant de services qu'elle jugera utile en vue de charger et de décharger à Calcutta le trafic suivant, savoir:
- i) le trafic à destination ou en provenance de Manille;
 - ii) une proportion n'excédant pas 10 pour 100 du trafic à destination ou en provenance de Bangkok, sous réserve des dispositions ci-après énoncées relatives à l'acheminement du trafic entre Calcutta et Bangkok sur les services en transit;
 - iii) du trafic de complément à destination ou en provenance de l'Indochine;
 - iv) aussi longtemps qu'aucune entreprise de transports aériens de l'Inde n'exploitera de service régulier entre Hong-Kong et Calcutta, du trafic de complément à destination ou en provenance de Hong-Kong. Dans le cas où une entreprise de transports aériens de l'Inde désirerait reprendre ou entreprendre l'exploitation d'un service vers Hong-Kong ou via ce point vers un point situé ailleurs que dans le territoire des Philippines, ladite entreprise aura le droit de le faire sans être astreinte à donner un préavis; et sur ce, il sera mis fin à l'acheminement du trafic entre Calcutta et Hong-Kong par les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de la République des Philippines.
- b) L'entreprise de transport aériens désignée par le Gouvernement de la République des Philippines aura le droit, en exploitant le service en transit sur la route définie au paragraphe B de la section II de ladite annexe, de charger et de décharger à Calcutta le trafic suivant, savoir:
- I) pour un maximum de deux services par mois, dans chaque sens:
 - 1) le trafic à destination ou en provenance de Manille, et
 - 2) le trafic à destination ou en provenance de tout autre point situé sur ladite route à l'exception de Karachi, et à condition
 - i) qu'il s'agisse de trafic de complément, et
 - ii) que le trafic ainsi acheminé à destination ou en provenance de Bangkok, pendant une période convenue, n'excède pas 10 pour 100 du trafic entre Bangkok et Calcutta au cours de ladite période, étant en outre entendu que le montant total du trafic acheminé entre Bangkok et Calcutta, pendant une période convenue, par les services en transit indiqués dans le présent sous-paragraphe et dans le sous-paragraphe II ci-après et par le service à point terminus n'excédera pas 10 pour cent du trafic acheminé entre Calcutta et Bangkok au cours de ladite période.
 - II) pour un maximum de deux services supplémentaires par mois, dans chaque direction:

- (i) traffic destined for or coming from Manila
 - (ii) on a fill-up basis, traffic destined for or coming from any other point on the said route except Karachi, Cairo and London.
- (c) When the Government of India designates an airline or airlines to operate air services to or via the Philippines on the routes described at A and B in Section I of the Annex to the Agreement, the frequencies of such services and the extent of traffic rights to be enjoyed by such airline or airlines at Manila in respect of traffic coming from or destined for India or any point in a third country on such route(s) shall be determined by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, so however that such rights shall be equal to similar rights herein specified in respect of the airline or airlines designated by the Government of the Republic of the Philippines.

4. I am to request your confirmation of the understandings recorded above and to suggest that this Note and the reply thereto shall constitute an Agreement between our two Governments.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir, your most obedient servant,

V. K. R. MENON
Secretary to the Government of India

II

New Delhi, the 20th October, 1949

From: Mr. Lucas V. Madamba,
Chairman, Philippine Air Mission.

To: The Secretary to the Government of India,
Ministry of Communications,
New Delhi.

Sir,

I have the honour to refer to your Note of today's date, reading as follows: —

[See note I]

2. I am pleased to confirm the understandings as stated above and to acknowledge that your Note and this reply constitute an Agreement between our two Governments.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir, your most obedient servant,

LUCAS V. MADAMBA
Chairman, Philippine Air Mission

- i) le trafic à destination ou en provenance de Manille; et
 - ii) du trafic de complément à destination ou en provenance de tout autre point situé sur ladite route à l'exception de Karachi, du Caire et de Londres.
- c) Lorsque le Gouvernement de l'Inde désignera une entreprise ou des entreprises de transports aériens pour exploiter des services aériens vers ou via les Philippines, sur les routes définies aux paragraphes A et B de la section I de l'annexe à l'Accord, la fréquence desdits services et les droits dont ladite entreprise ou lesdites entreprises de transports aériens bénéficieront à Manille en matière de trafic en provenance ou à destination de l'Inde ou de tout point situé dans un pays tiers sur ladite route ou lesdites routes, seront fixés de commun accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, mais de façon toutefois que lesdits droits soient équivalents aux droits similaires prévus dans la présente note en ce qui concerne l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de la République des Philippines.

2. J'ai l'honneur de vous demander confirmation de l'interprétation exposée ci-dessus et de proposer que la présente note et la réponse à celle-ci constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) V. K. R. MENON
Secrétaire du Gouvernement de l'Inde

II

New-Delhi, le 20 octobre 1949

Monsieur Lucas V. Madamba,
Président de la Mission aérienne des Philippines,
à Monsieur le Secrétaire du Gouvernement de l'Inde,
Ministère des communications,
New-Delhi.

Monsieur le Secrétaire,

J'ai l'honneur de me référer à votre note en date de ce jour, dont la teneur suit:

[Voir note I]

2. Je suis heureux de confirmer l'interprétation exposée ci-dessus et de reconnaître que votre note et la présente réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Lucas V. MADAMBA
Président de la Mission aérienne des Philippines

No. 935

**SWEDEN
and
THAILAND**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed at Bangkok, on
23 November 1949**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**SUÈDE
et
THAÏLANDE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Bangkok, le
23 novembre 1949**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

No. 935. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF SWEDEN
AND THE GOVERNMENT OF THAILAND RELATING TO AIR
SERVICES. SIGNED AT BANGKOK, ON 23 NOVEMBER 1949

The Government of Sweden and the Government of Thailand,

Being parties to the Convention² on International Civil Aviation 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 as soon as possible between their respective territories,

Have appointed their representatives who, duly authorized, have agreed upon the following:

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of the air services therein described (herein referred to as the "agreed services"). The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article 2

a) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the Contracting Party to whom the rights specified in the Annex have been granted has designated an airline or airlines to operate the specified routes.

b) The airline or airlines thus designated by one of the Contracting Parties may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operation of commercial airlines.

¹ Came into force on 23 November 1949, as from the date of signature, in accordance with article 13.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346; and Volume 51, page 336.

³ International Civil Aviation Conference, Chicago, Illinois, 1 November to 7 December 1944. *Final Act and Related Documents*, United States of America, Department of State publication 2282, Conference Series 64.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 935. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA THAÏLANDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À BANGKOK, LE 23 NOVEMBRE 1949

Le Gouvernement de la Suède et le Gouvernement de la Thaïlande,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ² et à l'Accord concernant les services aériens internationaux en transit ³, l'un et l'autre signés à Chicago le 7 décembre 1944,

Et désirant conclure un accord en vue de développer aussitôt que possible des communications aériennes entre leurs territoires respectifs,

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

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe au présent Accord en vue d'établir les services aériens définis dans ladite annexe (ci-après dénommés "les services convenus"). Les services convenus pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 2

a) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle les droits énoncés dans l'annexe sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les routes indiquées.

b) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens ainsi désignées par l'une des Parties contractantes pourront être tenues de prouver aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 23 novembre 1949, conformément à l'article 13.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346, et volume 51, page 336.

³ OPACI. Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago. *Acte final et appendices*. Document 2187.

Article 3

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

a) The charges which either of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the airlines designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of such designated airlines shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or other charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national airlines engaged in similar international services or the airline of the most favoured nation.

c) Aircraft of one of the Contracting Parties used in the operation of the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment, and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt, on entry into or departure from 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.

d) Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. These goods which are to be re-exported shall be kept under customs supervision until re-exportation.

Article 4

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

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

Article 3

Afin de prévenir l'institution de pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, les Parties contractantes conviennent de ce qui suit:

a) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer ou permettre d'imposer à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités, ne seront pas plus élevées que les droits qui seraient acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord des aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante ou pour le compte desdites entreprises, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs desdites entreprises de transports aériens désignées, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres taxes imposées par la première Partie contractante, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises de transports aériens nationales assurant des services internationaux similaires ou à l'entreprise de transports aériens de la nation la plus favorisée.

c) Les aéronefs de l'une des Parties contractantes utilisés pour l'exploitation des services convenus et les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les autres approvisionnements de bord demeurant à bord desdits aéronefs, seront exonérés, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

d) Les articles ainsi exonérés ne pourront être déchargés qu'avec l'autorisation des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Ces articles, qui devront être réexportés, seront gardés sous la surveillance de la douane jusqu'au moment de leur réexportation.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins de l'exploitation des services convenus. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 5

a) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'admission ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant

territory, shall be applied to the aircraft of the designated airline or airlines of 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 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 designated airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

Article 6

a) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annexe to this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party in the event 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 the designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party over whose territory it operates as described in Article 5 hereof, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

b) Nothing in this Article shall prevent either Contracting Party designating an air transport organisation which is constituted with another country or countries for purpose of joint air transport operations provided that substantial ownership and effective control of such organisation are vested in the Governments or nationals of the Contracting Parties concerned and such other country or countries which have concluded air services agreement(s) with the other Contracting Party.

Article 7

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation.

Article 8

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties. When these authorities mutually agree on new or revised conditions affecting the Annex, their recommendations on the matter will come

leur séjour sur son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie.

b) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'admission ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronef, tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, devront être observés par lesdits passagers et équipages et pour lesdites marchandises se trouvant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

a) Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise se trouvent entre les mains de ressortissants de l'autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise de transports aériens désignée ne se conformera pas aux lois et règlements de l'autre Partie contractante dont ses aéronefs survolent le territoire, tels que ces lois et règlements sont définis à l'article 5 du présent Accord, ou si, de toute autre manière, elle ne remplit pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés conformément au présent Accord.

b) Aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme empêchant l'une des Parties contractantes de désigner une organisation de transports aériens créée conjointement avec un ou plusieurs autres pays en vue d'exploiter en commun des transports aériens, à condition qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite organisation se trouvent entre les mains des Gouvernements ou de ressortissants des Parties contractantes intéressées et des Gouvernements ou de ressortissants d'un ou de plusieurs autres pays ayant conclu avec l'autre Partie contractante un accord ou des accords relatifs aux services aériens.

Article 7

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 8

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une ou plusieurs dispositions de l'Annexe au présent Accord, la modification envisagée pourra intervenir par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes. Si lesdites autorités conviennent entre elles de conditions nouvelles ou modifiées affectant l'annexe, leurs recommandations à cet

into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 9

If a general multilateral Convention concerning air transport which is accepted by both Contracting Parties comes into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the said Convention.

Article 10

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto, shall be referred for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization, unless the Contracting Parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the Contracting Parties, or to some other person or body. The Contracting Parties undertake to comply with the decision rendered.

Article 11

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of the receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 12

Changes made by either Contracting Party in the routes described in the Annex except those which change the points served by airlines of one 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.

Article 13

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

DONE in duplicate at Bangkok this twenty-third day^y of November in the

égard prendront effet après qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 9

Au cas où entrerait en vigueur une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens acceptée par les deux Parties, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 10

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe sera porté aux fins de décision devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de le soumettre à un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 11

Chaque Partie contractante 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. Lorsque pareille notification sera donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 12

Les changements apportés par l'une des Parties contractantes aux routes aériennes définies dans l'annexe, à l'exception de ceux qui modifient les points desservis par les entreprises de transports aériens d'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme des modifications de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes pourront en conséquence effectuer unilatéralement des changements de cet ordre, à condition, toutefois d'en donner notification sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 13

Le présent Accord entrera en vigueur à 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 à Bangkok, en double exemplaire, en langue anglaise, le vingt-trois

nineteen hundred and forty-ninth year of the Christian Era, corresponding to the two thousand four hundred and ninety-second year of the Buddhist Era, in the English language.

For the Government of Sweden:

(Signed) Folke ENSTEDT

For the Government of Thailand:

(Signed) P. SARASIN

ANNEX

TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF SWEDEN AND THE GOVERNMENT OF THAILAND RELATING TO AIR SERVICES

1. Airlines designated by the Government of Sweden, authorized under the present Agreement, are accorded rights of transit and non-traffic stops as well as the rights to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at airports open to international air traffic in the territory of Thailand on the following routes:

A. Sweden, points in Europe, points in the Near East, the Middle East, Iran, Pakistan and India and thence to points in Burmah and Thailand, and beyond, via intermediate points in both directions.

2. Airlines designated by the Government of Thailand, authorized under the present Agreement, are accorded rights of transit and non-traffic stops as well as the rights to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at airports open to international air traffic in the territory of Sweden on the following routes:

A. Thailand, points in Asia, points in Europe, to Sweden and beyond in both directions.

3. Any or all 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.

4. Rates to be charged by the airlines shall, in the first instance, be agreed between them. Any rates so agreed shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, and, in the event of disagreement, settlement will be reached in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

novembre mil neuf cent quarante-neuf de l'ère chrétienne, date qui correspond à l'an deux mille quatre cent quatre-vingt-douze de l'ère bouddhique.

Pour le Gouvernement de la Suède: Pour le Gouvernement de la Thaïlande:

(Signé) Folke ENSTEDT

(Signé) P. SARASIN

ANNEXE

À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA THAÏLANDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

1. Il est accordé aux entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de la Suède, et autorisées aux termes du présent Accord, le droit de transit et le droit d'escale non commerciale, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux aéroports ouverts au trafic international dans le territoire de la Thaïlande, sur les routes suivantes:

A. Suède, points situés en Europe, dans le Proche-Orient, dans le Moyen-Orient, en Iran, au Pakistan et dans l'Inde et de là à des points en Birmanie et en Thaïlande, et au-delà, via des points intermédiaires; dans les deux sens.

2. Il est accordé aux entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de la Thaïlande, et autorisées aux termes du présent Accord, le droit de transit et le droit d'escale non commerciale, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux aéroports ouverts au trafic international dans le territoire de la Suède, sur les routes suivantes:

A. Thaïlande, points situés en Asie et en Europe et de là en Suède et au-delà; dans les deux sens.

3. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées pourront décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, leurs aéronefs ne feront pas escale à certains points ou à tous les points situés sur les routes indiquées dans la présente annexe.

4. Les tarifs applicables par les entreprises de transports aériens seront fixés, en premier lieu, par voie d'accord entre lesdites entreprises. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes; en cas de désaccord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

No. 936

**NORWAY
and
AUSTRIA**

**Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed
at Vienna, on 2 December 1949**

Official text of the Agreement and annex: English.

Official text of the exchange of notes: German.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**NORVÈGE
et
AUTRICHE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes).
Signé à Vienne, le 2 décembre 1949**

Texte officiel de l'Accord et de l'annexe: anglais.

Texte officiel de l'échange de notes: allemand.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

No. 936. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF NORWAY AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT. SIGNED AT VIENNA, ON 2 DECEMBER 1949

The Governments of Norway and Austria, desiring to stimulate civil air transportation between Norway and Austria, hereby conclude the following Agreement, covering the schedule airline services between their respective territories, which shall be governed by the following provisions:

Article I

Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of establishment of the air services therein referred to (hereinafter referred to as the "agreed services"). The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

Article II

(a) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the contracting party to whom the rights specified in the Annex have been granted has designated an airline or airlines to operate the specified routes, and the contracting party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned (which, subject to the provisions of paragraph (b) of this article and of Article VI, it shall do without undue delay).

(b) The airline or airlines designated by one of the contracting parties may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the other contracting party that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of commercial airlines.

Article III

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, it is agreed that:

(a) Each of the contracting parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports, and other facilities. Each of the contracting parties agrees, however, that these charges shall not be higher than

¹ Came into force on 15 January 1950, the date determined by an exchange of notes of 13 January 1950, in accordance with article XI.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 936. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE
ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE RELATIF
AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À VIENNE, LE 2 DÉCEM-
BRE 1949

Le Gouvernement de la Norvège et le Gouvernement de l'Autriche, désireux de développer les transports aériens civils entre la Norvège et l'Autriche, ont conclu l'Accord ci-après relatif aux services de transports aériens réguliers entre leurs territoires respectifs. Ces services seront régis par les dispositions suivantes:

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, en vue d'établir les services aériens mentionnés dans ladite annexe (ci-après dénommés "les services convenus"). Les services convenus pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article II

a) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle les droits énoncés dans l'annexe sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les routes indiquées, et que la Partie contractante qui concède les droits aura donné la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens intéressées (ce qu'elle devra faire dans un délai raisonnable, sous réserve des dispositions du paragraphe *b* du présent article et de l'article VI).

b) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées par l'une des Parties contractantes pourront être tenues de prouver aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

Article III

Afin de prévenir l'institution de pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, il est convenu de ce qui suit:

a) Chacune des Parties contractantes pourra imposer, ou permettre que soient imposées, des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres facilités. Toutefois, chacune des Parties contractantes convient que ces

¹ Entré en vigueur le 15 janvier 1950, date fixée par un échange de notes du 13 janvier 1950, conformément à l'article XI.

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 a contracting party by the other contracting party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of such other contracting party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees or other national duties or charges imposed by the former contracting party, treatment not less favourable than that granted to national or other foreign airlines engaged in international air transport.

(c) Aircraft operated on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board civil aircraft of the airlines of the contracting parties authorized to operate the routes and services described in the Annex shall, upon arriving in or leaving the territory of the other contracting party, be exempt from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supply be used or consumed by such aircraft on flight in that territory.

(d) Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other contracting party. These goods, which are to be re-exported, shall be kept until re-exportation under customs supervision.

Article IV

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 routes and services described in the Annex. 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 V

(a) The laws and regulations of a 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 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 that party.

(b) The laws and regulations of a contracting party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew and cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and

taxes ne seront pas plus élevées que les droits qui seraient acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord des aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'autre Partie contractante ou ses ressortissants, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de cette dernière Partie, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres droits ou taxes nationaux imposés par la première Partie contractante, d'un traitement non moins favorable que celui est accordé aux entreprises de transports aériens nationales ou étrangères assurant des transports aériens internationaux.

c) Les aéronefs utilisés pour les services convenus et les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les autres approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises de transports aériens des Parties contractantes autorisées à exploiter les routes et services définis dans l'annexe, seront exonérés, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

d) Les articles ainsi exonérés ne pourront être déchargés qu'avec l'approbation des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Ces articles, qui devront être réexportés, seront gardés sous la surveillance de la douane jusqu'au moment de leur réexportation.

Article IV

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins de l'exploitation des routes et services définis dans l'annexe. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article V

a) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'admission ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour sur son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'autre Partie contractante, sans distinction de nationalité, et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

b) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'admission ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronefs, tels que les lois et règlements relatifs aux formalités

quarantine shall be complied with by or on behalf of the passengers, crew and cargo of the designated airline or airlines of the other contracting party while within the territory of the former party.

Article VI

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annex to this Agreement by an airline designated by the other contracting party in any case where 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, or in case of failure of such an airline to comply with the laws as described in Article V hereof or to perform its obligations under this Agreement.

Article VII

This Agreement and all contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organisation set up by the Convention¹ on International Civil Aviation.

Article VIII

If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

Article IX

Any dispute between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto, shall be referred for decision to the Council of the International Civil Aviation Organisation, unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties, or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

Article X

This Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt by one contracting party from the other contracting party of notice to terminate, unless the notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period. Such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organisation. In the absence of acknowledgement of receipt, notice

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, devront être observés par lesdits passagers et équipages et pour lesdites marchandises transportés par l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante tant qu'ils seront à l'intérieur du territoire de la première Partie.

Article VI

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante, l'exercice des droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de ressortissants de cette Partie, ou lorsque ladite entreprise ne se conformera pas aux lois et règlements définis à l'article V ci-dessus, ou ne remplira pas les obligations qui lui incombent en vertu du présent Accord.

Article VII

Le présent Accord et toutes les conventions y relatives seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention ¹ relative à l'Aviation civile internationale.

Article VIII

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une ou plusieurs dispositions de l'annexe au présent Accord, la modification envisagée pourra intervenir par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article IX

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe sera porté aux fins de décision devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de le soumettre à un tribunal arbitral désigné de commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article X

Le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu de l'autre Partie contractante une notification de dénonciation, à moins que celle-ci ne soit retirée, de commun accord, avant l'expiration de ce délai. La notification devra être communiquée simultanément au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En l'absence

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346, et volume 51, page 336.

d'accusé de réception, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XI

La date d'entrée en vigueur du présent Accord sera fixée par voie d'échange de notes.

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

FAIT à Vienne, en double exemplaire, en langue anglaise, le 2 décembre 1949

Pour le Gouvernement
royal norvégien:
(Signé) ROLF ANDERSEN

Pour le Gouvernement
fédéral d'Autriche:
(Signé) GRUBER

A N N E X E

À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Section I

Les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit:

A. Les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes exploitant les routes définies dans la présente annexe auront la possibilité d'exploiter lesdites routes dans des conditions équitables et égales.

B. La capacité de transport aérien offerte par les entreprises de transports aériens désignées des deux pays sera adaptée de près aux exigences du trafic.

C. Dans l'exploitation de sections communes des grandes routes définies dans la présente annexe, les entreprises de transports aériens désignées des Parties contractantes prendront en considération leurs intérêts réciproques afin que leurs services respectifs ne soient pas indûment affectés.

D. Les services assurés par une entreprise de transports aériens désignée en vertu du présent Accord et de son annexe auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ladite entreprise est un ressortissant et le pays de dernière destination du trafic.

E. Le droit d'embarquer et de débarquer, en trafic international, en des points du territoire de l'autre pays, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers en un ou plusieurs des points indiqués dans la présente annexe, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Gouvernements, et soumis au principe général selon lequel la capacité doit être en rapport avec:

1. Les exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;

2. To the requirements of through airline operation; and

3. To the traffic requirements of the area through which the designated airline passes after taking account of local and regional services.

F. That the appropriate aeronautical authorities of each of the contracting parties will consult from time to time, or at the request of one of the parties, to determine the extent to which the principles set forth in paragraphs A to E inclusive of this section, are being followed by the airlines designated by the contracting parties. When these authorities agree on further measures necessary to give these principles practical application, the executive authorities of each of the contracting parties will use their best efforts under the powers available to them to put such measures into effect.

Section II

1. Airlines designated by the Government of Norway are accorded rights of transit and non-traffic stops as well as the right to pick up and set down international traffic of passengers, mail and cargo at places in Austrian territory open to international air traffic on the following routes in both directions:

Points in Norway, via intermediate points, if desired, to points in Austria and points beyond, if desired.

2. Airlines designated by the Government of Austria are accorded rights of transit and non-traffic stops as well as the right to pick up and set down international traffic of passengers, mail and cargo at places in Norwegian territory open to international air traffic on the following routes in both directions:

Points in Austria, via intermediate points, if desired, to points in Norway and points beyond, if desired.

2. Les exigences de l'exploitation des entreprises de transports aériens assurant des services directs; et
3. Les exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise de transports aériens désignée, compte tenu des services locaux et régionaux.

F. Les autorités aéronautiques compétentes de chacune des Parties contractantes se consulteront de temps à autre ou à la demande de l'une d'elles afin de déterminer dans quelle mesure les entreprises de transports aériens désignées par les Parties contractantes se conforment aux principes énoncés aux paragraphes A à E inclus de la présente section. Lorsque lesdites autorités conviendront de nouvelles mesures nécessaires pour assurer l'application desdits principes, les autorités exécutives de chacune des Parties contractantes feront tout leur possible, en vertu des pouvoirs dont elles sont investies, pour donner effet auxdites mesures.

Section II

1. Il est accordé aux entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de la Norvège le droit de transit et le droit d'escale non commerciale, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux lieux du territoire autrichien qui sont ouverts au trafic aérien international sur les routes suivantes, dans les deux sens:

De points situés en Norvège, via des points intermédiaires, facultativement, à destination de points situés en Autriche et de points situés au-delà, facultativement.

2. Il est accordé aux entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement de l'Autriche le droit de transit et le droit d'escale non commerciale, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier aux lieux du territoire norvégien qui sont ouverts au trafic aérien international sur les routes suivantes, dans les deux sens:

De points situés en Autriche, via des points intermédiaires, facultativement, à destination de points situés en Norvège et de points situés au-delà, facultativement.

EXCHANGE OF NOTES

I

GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND

TRANSLATION — TRADUCTION

LÉGATION ROYALE DE NORVÈGE
BERNE

ROYAL NORWEGIAN LEGATION
BERNE

Wien
Nr. 8/1949

Vienna
No. 8/1949

Unter Bezugnahme auf das am 2. Dezember d.J. zwischen Norwegen und Oesterreich unterzeichnete Luftfahrtsabkommen beehrt sich die Königlich Norwegische Gesandtschaft dem Bundeskanzleramt, Auswärtige Angelegenheiten, ergebenst mitzuteilen, dass, in Uebereinstimmung mit Artikel II (a) des Abkommens, die norwegische Regierung die norwegische Aktiengesellschaft Det Norske Luftfartsselskap A/S (D.N.L.) mit der Durchführung der in Artikel I in der Anlage zu diesem Abkommen bezeichneten Luftverkehrslinien beauftragt hat.

In diesem Zusammenhang und unter Bezugnahme auf diejenigen Luftfahrtsabkommen, die gleichzeitig am selben Tage zwischen der Oesterreichischen Bundesregierung und den Regierungen von Dänemark und Schweden unterzeichnet wurden, erlaubt sich die Gesandtschaft, im Auftrage ihrer Regierung, die folgenden Einverständnisse, die im Laufe der Verhandlungen erzielt wurden und welche zur Unterzeichnung des Luftfahrtsabkommen führten, zu bestätigen:

(1) Det Norske Luftfartsselskap A/S (D.N.L.) — welche in Gemeinschaft mit dem dänischen Luftfahrtsunternehmen, Det Danske Luftfartsselskab (D.D.L.)

With reference to the Air Transport agreement concluded between Norway and Austria on 2 December last, the Royal Norwegian Legation has the honour to inform the Ministry of Foreign Affairs of the Federal Chancery that, in accordance with article II (a) of the agreement, the Norwegian Government has entrusted the operation of the airline services mentioned in article I of the annex to that Agreement to the Norwegian company Det Norske Luftfartsselskap A/S (D.N.L.).

In this connexion, with reference to the Air Transport Agreements signed on the same day between the Austrian Federal Government and the Governments of Denmark and Sweden, the Legation, acting on the instructions of its Government, wishes to confirm the following points, which were accepted in the course of the negotiations and led to the signing of the Air Transport Agreement:

1. Det Norske Luftfartsselskap A/S (D.N.L.), which operates jointly with the Danish airline, Det Danske Luftfartsselskab (D.D.L.), and the Swedish

und dem schwedischen Luftfahrtsunternehmen, AB. Aerotransport (ABA), unter dem Namen Scandinavian Airlines System (SAS) arbeitet, wird den Flugdienst mit Flugzeugen, Besatzungen und Ausrüstungen, die der einen oder den beiden anderen Luftverkehrsunternehmen gehören, versehen, der ihr in diesem Luftfahrtsabkommen zuerkannt worden ist.

(2) In dem Ausmass, als Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.) Flugzeuge, Besatzungen und Ausrüstungen der anderen Luftverkehrsunternehmen, die in dem Scandinavian Airlines System (SAS) teilnehmen, anwendet, sollen die Bestimmungen dieses Luftfahrtsabkommens auch auf solche Flugzeuge, Besatzungen und Ausrüstungen Anwendung finden, als wenn diese Flugzeuge, Besatzungen und Ausrüstungen Eigentum der Gesellschaft Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.) wären und übernehmen die zuständigen norwegischen Behörden als auch Det Norske Luftfartselskap A/S, im Sinne dieses Abkommens, die volle Verantwortung hierfür.

Die Gesandtschaft benützt die Gelegenheit um dem Bundeskanzleramt, Auswärtige Angelegenheiten, die Versicherung ihrer ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

p.t. Bern, den 7. Dezember 1949.

An das Bundeskanzleramt
Auswärtige Angelegenheiten
Ballhausplatz 1
Wien I

airline, AB Aerotransport (ABA), under the name of the Scandinavian Airlines System (S.A.S.), may supply the air transport services assigned to it under this Agreement with aircraft, crews and equipment which belong to either or both of the other airlines.

2. Whenever Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.) uses aircraft, crews and equipment of the other airlines which are part of the Scandinavian Airlines System (S.A.S.), the provisions of this Air Transport Agreement shall apply to such aircraft crews and equipment as if they were the property of Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.) and the competent Norwegian authorities, as well as Det Norske Luftfartselskap A/S, shall, under this Agreement, assume full responsibility therefor.

The Legation has the honour to remain, etc.

Berne, 7 December 1949.

Federal Chancery
Ministry of Foreign Affairs
Ballhausplatz 1
Vienna

II

TRANSLATION — TRADUCTION

BUNDESKANZLERAMT
AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITENFEDERAL CHANCERY
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Zl. 179.577—Wpol/49.

Zl. 179.577—Wpol/49

Verbalnote

Das Bundeskanzleramt, Auswärtige Angelegenheiten, beehrt sich, den Empfang der geschätzten Verbalnote Nr. 8/1949 vom 7. Dezember 1949 zu bestätigen und teilt mit, dass es nicht ermangelt hat, die österreichische Luftfahrtbehörde vom Inhalt dieser Note in Kenntnis zu setzen.

Die österreichische Luftfahrtbehörde wird der Luftverkehrsgesellschaft "Det Norske Luftfartsselskap A/S" (D.N.L.), sobald diese einen entsprechenden Antrag gestellt haben wird, gemäss Artikel II, Absatz (a) des österreichisch-norwegischen Luftverkehrsabkommens vom 2. Dezember 1949 die für den Betrieb der in Punkt I des Abschnittes II des Anhanges dieses Abkommens bezeichneten Luftverkehrslinien erforderliche Betriebserlaubnis erteilen.

Die genannte Luftverkehrsgesellschaft müsste sich diesbezüglich, sobald das Abkommen in Kraft getreten sein wird, unmittelbar an das Bundesministerium für Verkehr, Amt für Zivilluftfahrt, in Wien I., Weihburggasse 9, als der zuständigen österreichischen Luftfahrtbehörde wenden.

Wie das Bundeskanzleramt, Auswärtige Angelegenheiten, bereits in Punkt I seiner Verbalnote Zl. 156.446-Wpol/49 vom 15. September 1949 auszuführen die Ehre hatte, wird diese Be-

Note verbale

The Federal Chancery, Ministry of Foreign Affairs, has the honour to acknowledge receipt of your communication No. 8/1949 of 7 December 1949 and to say that it has duly informed the Austrian aviation authorities of its content.

The Austrian aviation authorities will, in accordance with article II, paragraph (a), of the Austrian-Norwegian Air Transport Agreement of 2 December 1949, issue the requisite operation licence for the airlines mentioned in section II, point I, of the annex to this Agreement, as soon as the aviation company Det Norske Luftfartsselskap A/S (D.N.L.) applies for it.

The above-mentioned airline must apply directly to the Federal Ministry of Transport, Civil Aviation Department, Vienna I, Weihburggasse 9, the competent aviation authority, as soon as the Agreement comes into force.

As the Federal Chancery, Ministry of Foreign Affairs, already noted in point I of its *Note verbale* Zl. 156.446-Wpol/49 of 15 September 1949, so long as the occupation of Austria by the Allied

triebserlaubnis durch die österreichische Luftfahrtbehörde, solange die Besetzung Oesterreichs durch die alliierten Mächte andauert, nur unter dem Vorbehalt erteilt werden können, das zusätzlich auch noch die Genehmigung der militärischen Stellen jener Besatzungsmächte eingeholt werden muss, deren Besatzungszonen von den in Aussicht genommenen Luftverkehrslinien berührt werden, bzw. in deren Verwaltung die zur Landung benützten Flugplätze stehen.

Das Bundeskanzleramt, Auswärtige Angelegenheiten, benützt diese Gelegenheit, die Kgl. Norwegische Gesandtschaft seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Wien, am 7. Jänner 1950

An die Kgl. Norwegische Gesandtschaft
Wien

Powers continues, this operation licence can be issued by the Austrian aviation authorities only on condition that approval shall also be obtained from the military authorities of the occupying Powers, whose occupation zones must be crossed by the airlines concerned and which control the airports.

The Ministry of Foreign Affairs has the honour to remain, etc.

Vienna, 7 January 1950.

Royal Norwegian Legation
Vienna

ÉCHANGE DE NOTES

I

*La Légation royale de Norvège au Département des affaires étrangères de la
Chancellerie fédérale d'Autriche*

LÉGATION ROYALE DE NORVÈGE

Vienne

BERNE

No. 8/1949

Le 7 décembre 1949

Se référant à l'Accord relatif aux transports aériens qui a été signé le 2 décembre dernier entre la Norvège et l'Autriche, la Légation royale de Norvège a l'honneur de faire connaître au Département des affaires étrangères de la Chancellerie fédérale que le Gouvernement norvégien, conformément à l'alinéa *a* de l'article II dudit Accord, a chargé la compagnie norvégienne Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.) d'exploiter les services aériens dont il est question dans la section I de l'annexe à l'Accord.

A ce propos, la Légation, tenant compte des accords relatifs aux transports aériens qui ont été signés le même jour entre le Gouvernement fédéral d'Autriche, d'une part, et les Gouvernements du Danemark et de la Suède, d'autre part, a l'honneur de confirmer, d'ordre de son Gouvernement, qu'au cours des négociations, l'entente s'est faite sur les points ci-après, ce qui a permis d'aboutir à la signature de l'Accord relatif aux transports aériens:

1. L'entreprise norvégienne Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.), qui est associée avec l'entreprise danoise de transports aériens Det Danske Luftfartselskab (D.D.L.) et l'entreprise suédoise de transports aériens AB. Aerotransport (ABA) pour constituer le Scandinavian Airlines System (SAS), pourra assurer les services aériens qui lui sont concédés en vertu de l'Accord relatif aux transports aériens en question en utilisant les aéronefs, les équipages et l'équipement appartenant à l'une des autres entreprises de transports aériens ou à toutes les deux.

2. Lorsque l'entreprise Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.) utilisera des aéronefs, des équipages ou de l'équipement appartenant aux autres entreprises de transports aériens faisant partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord relatif aux transports aériens s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et équipement, comme s'ils appartenaient à Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.), et les autorités norvégiennes compétentes ainsi que Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.) en assumeront l'entière responsabilité aux fins dudit Accord.

La Légation saisit, etc.

Chancellerie fédérale
Département des affaires étrangères
Ballhausplatz 1
Vienne I

II

*Le Département des affaires étrangères de la Chancellerie fédérale d'Autriche
à la Légation royale de Norvège*

CHANCELLERIE FÉDÉRALE
DÉPARTEMENT DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Zl.179.577-Wpol/49

Vienne, le 7 janvier 1950

Note verbale

Le Département des affaires étrangères de la Chancellerie fédérale a l'honneur d'accuser réception de la note verbale no. 8/1949 du 7 décembre 1949 et de porter à la connaissance de la Légation royale de Norvège qu'elle n'a pas manqué de faire part du contenu de ladite note aux autorités aéronautiques autrichiennes.

Les autorités aéronautiques autrichiennes accorderont à l'entreprise de transports aériens Det Norske Luftfartselskap A/S (D.N.L.), aussitôt que celle-ci en fera la demande, l'autorisation nécessaire pour exploiter les services aériens mentionnés dans le paragraphe 1 de la section II de l'annexe à l'Accord en question, conformément aux dispositions de l'alinéa *a* de l'article II de l'Accord relatif aux transports aériens conclu le 2 décembre 1949 entre l'Autriche et la Norvège.

A cet effet, l'entreprise de transports aériens susmentionnée devra, aussitôt que l'Accord sera entré en vigueur, s'adresser directement au Ministère fédéral des communications, Département de l'aviation civile (Weihburggasse 9, Vienne I), qui est l'autorité aéronautique autrichienne compétente.

Ainsi que le Département des affaires étrangères de la Chancellerie fédérale a déjà eu l'honneur de l'exposer, au paragraphe I de sa note verbale du 15 septembre 1949 (Zl.156.446-Wpol/49), les autorités aéronautiques autrichiennes ne pourront, aussi longtemps que l'Autriche sera occupée par les Puissances alliées, délivrer ladite permission d'exploitation que sous réserve de l'approbation des autorités militaires des Puissances occupantes dont les zones d'occupation seront traversées par les routes aériennes envisagées ou qui contrôlent les aérodromes nécessaires aux atterrissages.

Le Département des Affaires étrangères de la Chancellerie fédérale saisit, etc.

Légation royale de Norvège
Vienne

No. 937

**DENMARK
and
CANADA**

**Agreement for air services between the two countries (with annex and
exchange of notes). Signed at Ottawa, on 13 December 1949**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**DANEMARK
et
CANADA**

**Accord relatif aux services aériens entre les deux pays (avec annexe et
échange de notes). Signé à Ottawa, le 13 décembre 1949**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

No. 937. AGREEMENT¹ BETWEEN DENMARK AND CANADA FOR
AIR SERVICES BETWEEN THE TWO COUNTRIES. SIGNED AT
OTTAWA, ON 13 DECEMBER 1949

The Government of Denmark and the Government of Canada (hereinafter called the contracting parties) having ratified the Convention² on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944, and desiring to establish direct air communications between Denmark and Canada, agree as follows:

Article 1

Each contracting party grants to the other the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of establishing the air services therein described (hereinafter called the agreed services). Such services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

Article 2

Subject to Articles 3, 5 and 6 of this Agreement, each of the agreed services may be put into operation as soon as the contracting party to whom the rights have been granted has designated an airline or airlines (hereinafter called the designated airlines) for the operation of the agreed services. The contracting party granting the rights shall, subject to Articles 3, 5 and 6 of this Agreement, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline concerned.

Article 3

Each of the designated airlines may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the other contracting party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operations of international commercial air services.

¹ Came into force on 13 December 1949, as from the date of signature, in accordance with article 12.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 937. ACCORD¹ ENTRE LE DANEMARK ET LE CANADA RELATIF
AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES DEUX PAYS. SIGNÉ À
OTTAWA, LE 13 DÉCEMBRE 1949

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement du Canada (ci-après dénommés les "Parties contractantes"), ayant ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944², et désireux d'établir des communications aériennes directes entre le Danemark et le Canada, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, en vue d'établir les services aériens indiqués dans ladite annexe (ci-après dénommés les "services convenus"). Ces services peuvent commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 2

Sous réserve des dispositions des articles 3, 5 et 6 du présent Accord, chacun des services convenus pourra commencer à fonctionner dès que la Partie contractante à laquelle les droits auront été accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens (ci-après dénommées les "entreprises de transports aériens désignées") pour l'exploitation des services convenus. La Partie contractante qui accorde les droits sera, sous réserve des dispositions des articles 3, 5 et 6 du présent Accord, tenue de donner sans délai à l'entreprise de transports aériens intéressée l'autorisation d'exploitation voulue.

Article 3

Chacune des entreprises de transports aériens désignées pourra être tenue de fournir aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces autorités à l'exploitation des services commerciaux de transports aériens internationaux.

¹ Entré en vigueur dès sa signature le 13 décembre 1949, conformément à l'article 12.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346, et volume 51, page 336.

Article 4

In order to prevent discriminatory practices and to ensure equality of treatment the contracting parties agree that:

(1) Each of them may impose or permit to be imposed on airlines of the other State just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities on its territory provided 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;

(2) Fuel and oil, aircraft stores, spare parts and equipment introduced into the territory of one State by the other State or by nationals of the other State, and intended solely for use by aircraft of such other State shall be accorded national and most-favoured-nation treatment with respect to the imposition of customs and excise duties and taxes, inspection fees or other national duties or charges by the State whose territory is entered;

(3) The fuel and oil, aircraft stores, spare parts and equipment retained on board civil aircraft of the airlines authorized to operate the routes and services described in the Annex, shall, upon arrival in or leaving the territory of the other State, be exempt from the imposition of customs and excise duties and taxes, inspection fees or other national duties or charges even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory;

(4) Neither of them will give a preference to its own airlines against the airlines of the other State in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways or other facilities.

Article 5

Notwithstanding the other provisions of this Agreement, if either contracting party is not satisfied that substantial ownership and effective control of a designated airline are vested in nationals of the other contracting party, such contracting party may withhold or revoke the rights conferred under this Agreement for such airline to operate the agreed services.

Article 6

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke rights conferred under this Agreement for the operation of the agreed services by any designated airline of the other contracting party in case of failure by such airline to comply with the laws and regulations of the first contracting party or otherwise to fulfil the

Article 4

Afin de prévenir toute pratique discriminatoire et d'assurer l'égalité de traitement, les Parties contractantes conviennent que:

1) Chacune d'elles pourra imposer des droits justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et autres facilités sur son territoire ou permettre que de tels droits soient imposés, à condition que lesdits droits ne soient pas plus élevés que ceux que paieraient ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires, pour l'utilisation des mêmes aéroports et des mêmes facilités;

2) Les carburants et les huiles, les approvisionnements de bord, les pièces de rechange et l'équipement des aéronefs, introduits sur le territoire de l'un des Etats par l'autre Etat, ou par des ressortissants de l'autre Etat, et destinés uniquement à l'usage des aéronefs de cet autre Etat, bénéficieront du traitement national et de celui de la nation la plus favorisée en ce qui concerne l'imposition des droits de douane et impôts indirects, des droits d'inspection et autres taxes ou droits nationaux imposés par l'Etat sur le territoire duquel ils auront été introduits;

3) Les carburants et les huiles, les pièces de rechange, l'équipement et les autres approvisionnements de bord, demeurant à bord d'aéronefs civils des entreprises de transports aériens autorisées à exploiter les routes et les services indiqués en annexe, seront, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Etat et à leur départ de ce territoire, exonérés de l'imposition des droits de douane et impôts indirects, frais d'inspection et autres taxes ou droits nationaux, même au cas où ces approvisionnements seraient utilisés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire;

4) Les Parties contractantes n'accorderont pas à leurs propres entreprises de transports aériens un traitement plus favorable qu'aux entreprises de transports aériens de l'autre Etat, en ce qui concerne l'application des règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la quarantaine, et autres règlements similaires, ou en ce qui concerne l'utilisation des aéroports, routes aériennes organisées et autres facilités.

Article 5

Nonobstant les autres dispositions du présent Accord, si l'une des Parties contractantes n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif d'une entreprise de transports aériens désignée se trouvent entre les mains de ressortissants de l'autre Partie contractante, elle pourra refuser ou retirer à ladite entreprise de transports aériens le droit d'exploiter les services convenus que lui confère le présent Accord.

Article 6

Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de refuser ou de retirer les droits conférés par le présent Accord en ce qui concerne l'exploitation des services convenus par toute entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, au cas où ladite entreprise ne se conformerait pas aux lois et

conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

Article 7

If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement or its Annex, it shall notify the other contracting party of the desired modification and such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of both contracting parties to be confirmed by exchange of notes between the contracting parties.

Article 8

a) If any dispute arises between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of its Annex, the contracting parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

b) In the event of the contracting parties failing to reach a settlement by negotiation:—

- (1) they may agree to refer the dispute for decision to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between them, or to some other person or body, or
- (2) if they do not so agree or if having agreed to refer the dispute to an Arbitral Tribunal, they cannot reach an agreement as to its composition, either contracting party may submit the dispute for a decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter 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 under paragraph b) above.

Article 9

In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport to which both contracting parties adhere, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article 10

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the Agreement will 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.

règlements de la première Partie contractante ou de toute autre manière ne se conformerait pas aux conditions auxquelles les droits sont accordés conformément aux dispositions du présent Accord.

Article 7

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord ou de son annexe, elle notifiera à l'autre Partie contractante la modification souhaitée, qui pourra se faire par l'entente directe des autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes, sous réserve de confirmation par un échange de notes entre les Parties contractantes.

Article 8

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

b) Au cas où les Parties contractantes ne parviendraient pas à un règlement par voie de négociation:

- 1) elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné par voie d'accord entre elles, ou à celle d'une autre personne ou d'un autre organisme, ou
- 2) si elles ne se mettent pas d'accord ou si, étant convenues de soumettre le différend à un tribunal arbitral, elles ne peuvent se mettre d'accord quant à la composition de ce tribunal, chacune d'elles pourra soumettre le différend aux fins de décision à tout tribunal compétent en la matière qui pourra par la suite être créé au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou, s'il n'existe pas de tribunal de cet ordre, au Conseil de ladite organisation.

c) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en vertu des dispositions du paragraphe *b* ci-dessus.

Article 9

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

Article 10

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment donner notification à l'autre Partie contractante de son intention de mettre fin au présent Accord. La notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de cette période. Au cas où l'autre Partie contractante n'accuserait pas réception de ladite notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 11

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

Article 12

This Agreement shall come into force on the date of signature.

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

SIGNED in duplicate at Ottawa this 13th day of December, 1949.

For the Government of Denmark:
(Signed) G. HOLLER

For the Government of Canada:
(Signed) LIONEL CHEVRIER

A N N E X

TO THE AIR AGREEMENT BETWEEN DENMARK AND CANADA

1. The designated airline of the Government of Canada is granted the privileges to fly across the territory of Denmark without landing, to land in Denmark for non-traffic purposes, and to put down and take on passengers, mail and cargo from and for Canada in the territory of Denmark in Europe.

2. The route to be operated by the designated airline of Canada shall be Canada via intermediate points to Copenhagen and to points in countries beyond in both directions.

3. The designated airline of the Government of Denmark is granted the privileges to fly across the territory of Canada without landing, to land in Canada for non-traffic purposes, and to put down and take on passengers, mail and cargo from and for Denmark in Canada.

4. The route to be operated by the designated airline of Denmark shall be Denmark via intermediate points to Gander and to points in countries beyond in both directions.

5. Either contracting party may permit its designated airlines reasonable discretion as regards the amount of capacity to be offered on the initiation of an international air service and for a reasonable period thereafter.

6. Tariffs to be charged by the designated airlines shall be agreed in the first instance between them having due regard to the rates fixed by any tariff Conference of airlines operating in the area. Any tariff so agreed will be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the contracting parties. In the event of disagreement between the designated airlines, the competent aeronautical authorities of the contracting

Article 11

Le présent Accord et toutes les conventions y relatives seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, par les soins du Gouvernement du Canada.

Article 12

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

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

SIGNÉ en double exemplaire, à Ottawa, le 13 décembre 1949.

Pour le Gouvernement du Danemark:
(Signé) G. HOLLER

Pour le Gouvernement du Canada:
(Signé) Lionel CHEVRIER

A N N E X E

À L'ACCORD ENTRE LE DANEMARK ET LE CANADA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

1. Les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée du Gouvernement du Canada auront le droit de survoler le territoire du Danemark sans y faire escale, celui d'y faire des escales non commerciales, ainsi que celui de décharger ou de charger sur le territoire du Danemark, en Europe, des passagers, du courrier et des marchandises en provenance ou à destination du Canada.

2. La route à exploiter par l'entreprise de transports aériens désignée du Canada sera la suivante: du Canada, via des points intermédiaires, à Copenhague et à des points dans des pays situés au-delà, dans les deux sens.

3. Les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée du Gouvernement du Danemark auront le droit de survoler le territoire du Canada sans y faire escale, celui d'y faire des escales non commerciales, ainsi que celui de décharger et de charger au Canada des passagers, du courrier et des marchandises en provenance ou à destination du Danemark.

4. La route à exploiter par l'entreprise de transports aériens désignée du Danemark sera la suivante: du Danemark, via des points intermédiaires, à Gander et à des points situés dans des pays au-delà, dans les deux sens.

5. Chacune des Parties contractantes pourra laisser à ses entreprises de transports aériens désignées une latitude raisonnable en ce qui concerne la capacité à fournir lors de la mise en service initiale d'une ligne aérienne internationale et pendant une période de temps raisonnable après ladite mise en service initiale.

6. Les tarifs à appliquer par les entreprises de transports aériens désignées seront déterminés en premier lieu par voie d'accord entre elles, compte dûment tenu des taux fixés par toute conférence des tarifs des entreprises de transports aériens assurant des services dans la région. Tout tarif ainsi fixé sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes. En cas de désaccord entre les entre-

parties shall endeavour to reach an agreement. Should the competent aeronautical authorities, or, subsequently, the contracting parties themselves, fail to agree, the matter in dispute will be referred to arbitration as provided for in Article 8 of this Agreement.

EXCHANGE OF NOTES

I

ROYAL DANISH LEGATION

Ottawa, December 13th, 1949

Sir,

With reference to the Agreement between Denmark and Canada for Air Services between the two countries of December 13, 1949, Article 2, I have the honour to inform you that Det Danske Luftfartselskab A/S as a partner in the Scandinavian Airlines System has been designated by the Danish Government to exercise the rights granted under this Agreement. As the Canadian Government is aware, The Scandinavian Airlines System is an organization operated jointly by Det Danske Luftfartselskab A/S, Det Norske Luftfartselskap A/S and Svensk Interkontinental Lufttrafik A.B. in accordance with Articles 77–79 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944.

It is understood that the jointly-operated organization will be recognized by the Canadian Government and that appropriate authority will be granted for the operation of the Services in accordance with the Agreement.

It is further understood that you will accept Norwegian and Swedish participation in the Scandinavian Airlines System as equivalent to the Danish participation for the purpose of meeting the requirements of national ownership and effective control of the designated airline under Article 5 of the Agreement.

I avail myself of this opportunity of renewing to you, Sir, the assurances of my highest consideration.

(Signed) G. HOLLER

The Honourable
The Secretary of State for External Affairs
Department of External Affairs Ottawa

prises de transports aériens désignées, les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes s'efforceront de parvenir à un accord. Au cas où les autorités aéronautiques compétentes ou, par la suite, les Parties contractantes elles-mêmes ne parviendraient pas à se mettre d'accord, la question litigieuse sera soumise à arbitrage ainsi qu'il est prévu à l'article 8 du présent Accord.

ÉCHANGE DE NOTES

I

LÉGATION ROYALE DE DANEMARK

Ottawa, le 13 décembre 1949

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Me référant à l'article 2 de l'Accord du 13 décembre 1949 entre le Danemark et le Canada relatif aux services aériens entre les deux pays, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement danois a désigné la compagnie Det Danske Luftfartselskab A/S, en sa qualité d'associée du Scandinavian Airlines System, en vue d'exercer les droits accordés en vertu dudit Accord. Ainsi que le Gouvernement du Canada le sait, le Scandinavian Airlines System est une organisation exploitée en commun par les compagnies Det Danske Luftfartselskab A/S, Det Norske Luftfartselskab A/S et Svensk Interkontinental Lufttrafik A.B., conformément aux articles 77 à 79 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Je comprends que le Gouvernement du Canada agréera cette organisation exploitée en commun et qu'il accordera l'autorisation voulue pour l'exploitation des services, conformément aux dispositions de l'Accord.

Je comprends en outre qu'en ce qui concerne les conditions prévues à l'article 5 de l'Accord touchant la nationalité des propriétaires et le contrôle effectif de l'entreprise de transports aériens désignée, le Gouvernement du Canada acceptera de considérer les participations norvégienne et suédoise au Scandinavian Airlines System comme équivalant à une participation danoise.

Je saisis, etc.

(Signé) G. HOLLER

L'Honorable Secrétaire d'Etat aux affaires extérieures
Ministère des affaires extérieures
Ottawa

II

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
CANADA

Ottawa, December 13, 1949

Excellency,

I have the honour to refer to your Note of December 13th, 1949, in which you state that Det Danske Luftfartselskab A/S, a partner in the Scandinavian Airlines System, has been designated by the Danish Government to exercise the rights granted under the Air Transport Agreement between Canada and Denmark of December 13th, 1949.

In this connection I would inform you that the Canadian Government is willing to recognize the jointly-operated organization referred to in your Note for the operation of the services provided for in the Agreement.

I would further advise you that the Canadian Government is prepared to accept the present Norwegian and Swedish participation in the Scandinavian Airlines System as equivalent to Danish participation for the purpose of meeting the requirements of national ownership and effective control of the designated airline under Article 5 of the Agreement.

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

(Signed) L. B. PEARSON

Secretary of State for External Affairs

His Excellency G. B. Holler
Minister of Denmark
107 Sparks Street
Ottawa

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
CANADA

Ottawa, le 13 décembre 1949

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la note de Votre Excellence en date du 13 décembre 1949, me faisant connaître que le Gouvernement du Danemark a désigné Det Danske Luftfartselskab A/S, une des compagnies associées du Scandinavian Airlines System, en vue d'exercer les droits accordés en vertu de l'Accord relatif aux services aériens signé le 13 décembre 1949 entre le Canada et le Danemark.

A ce propos, je suis heureux de faire connaître à Votre Excellence que le Gouvernement du Canada est disposé à agréer l'organisation exploitée en commun dont il est question dans sa note, en vue de l'exploitation des services prévus dans ledit Accord.

Je puis en outre faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement du Canada est prêt à considérer les actuelles participations norvégienne et suédoise au Scandinavian Airlines System comme équivalant à une participation danoise, en ce qui concerne les conditions prévues à l'article 5 de l'Accord touchant la nationalité des propriétaires et le contrôle effectif de l'entreprise de transports aériens désignée.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) L. B. PEARSON

Secrétaire d'Etat aux affaires extérieures

Son Excellence Monsieur G. B. Holler
Ministre de Danemark
107 Sparks Street
Ottawa

No. 938

**CEYLON
and
THAILAND**

**Agreement relating to air transport services (with annex). Signed at
Bangkok, on 24 February 1950**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**CEYLAN
et
THAÏLANDE**

**Accord relatif aux services de transports aériens. Signé à Bangkok, le
24 février 1950**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

No. 938. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CEYLON
AND THE GOVERNMENT OF THAILAND RELATING TO AIR
TRANSPORT SERVICES. SIGNED AT BANGKOK, ON 24 FEB-
RUARY 1950

The Government of Ceylon and the Government of Thailand,
Being parties to the Convention ² on International Civil Aviation done at
Chicago on the seventh day of December, 1944,

And desiring to conclude an Agreement relating to air transport services
between Ceylon and Thailand,

Have accordingly appointed duly authorized plenipotentiaries for this pur-
pose, who have agreed as follows:

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights
specified in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of
the air services therein described (hereinafter referred to as the "agreed services").
The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the
option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article 2

(a) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the
Contracting Party to whom the rights specified in the Annex have been granted,
has designated an airline or airlines to operate the specified routes.

(b) The airline or airlines thus designated by one of the Contracting Parties
may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the other
Contracting Party that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under
the laws and regulations normally applied by these authorities to the operation
of commercial airlines.

Article 3

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treat-
ment, the Contracting Parties agree that:

¹ Came into force on 24 February 1950, as from the date of signature, in accordance with
article 12.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32,
page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 938. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE CEYLAN ET LE
GOUVERNEMENT DE LA THAÏLANDE RELATIF AUX SERVI-
CES DE TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À BANGKOK, LE
24 FÉVRIER 1950

Le Gouvernement de Ceylan et le Gouvernement de la Thaïlande,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale
établie à Chicago le 7 décembre 1944 ²,

Et désirant conclure un accord relatif aux services de transports aériens entre
Ceylan et la Thaïlande,

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

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits
énoncés dans l'annexe au présent Accord en vue d'établir les services aériens définis
dans ladite annexe (ci-après dénommés "les services convenus"). Les services
convenus pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date
ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article 2

a) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation dès que la
Partie contractante à laquelle les droits énoncés dans l'annexe sont accordés, aura
désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les routes
indiquées.

b) L'entreprise ou les entreprises de transports aériens ainsi désignées par
l'une des Parties contractantes pourront être tenues de prouver aux autorités
aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante qu'elles sont en mesure
de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement appli-
qués par lesdites autorités à l'exploitation des entreprises commerciales de
transports aériens.

Article 3

Afin de prévenir l'institution de pratiques discriminatoires et d'assurer
l'égalité de traitement, les Parties contractantes conviennent de ce qui suit:

¹ Entré en vigueur dès sa signature le 24 février 1950, conformément à l'article 12.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32,
page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346, et volume 51, page 336.

(a) The charges which either of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the airlines designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of such designated airlines shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or other charges imposed by the former Contracting Party, treatment not less favourable than that granted to national airlines engaged in similar international services or the airline of the most favoured nation.

(c) Aircraft of one Contracting Party, used in the operation of the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment, and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt, on entry into or departure from 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.

(d) Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. These goods which are to be re-exported shall be kept under customs supervision until re-exportation.

Article 4

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

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 apply to the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from or while within the territory of the first Party.

a) Les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer ou permettre d'imposer à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités, ne seront pas plus élevées que les droits qui seraient acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord des aéronefs sur le territoire de l'une des Parties contractantes par les entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante ou pour le compte desdites entreprises, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs desdites entreprises de transports aériens désignées, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres taxes imposées par la première Partie contractante, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises de transports aériens nationales assurant des services internationaux similaires ou à l'entreprise de transports aériens de la nation la plus favorisée.

c) Les aéronefs de l'une des Parties contractantes utilisés pour l'exploitation des services convenus et les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les autres approvisionnements de bord demeurant à bord desdits aéronefs, seront exonérés, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

d) Les articles ainsi exonérés ne pourront être déchargés qu'avec l'autorisation des autorités douanières de l'autre Partie contractante. Ces articles, qui devront être réexportés, seront gardés sous la surveillance de la douane jusqu'au moment de leur réexportation.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie contractante, aux fins de l'exploitation des services convenus. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 5

a) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'admission ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour sur son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admissions 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 aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

Article 6

Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the exercise of the rights specified in the Annex to this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party in the event 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 the designated airline to comply with the laws and regulations of the other Contracting Party over whose territory it operates as described in Article 5, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

Article 7

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization set up by the Convention on International Civil Aviation.

Article 8

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties. 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 9

If a general multilateral Convention concerning air transport which is accepted by both Contracting Parties comes into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the said Convention.

Article 10

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto shall be referred for decision to the Council of the International Civil Aviation Organization, unless the Contracting Parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral

b) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'admission ou la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronef, tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, devront être observés par lesdits passagers et équipages et pour lesdites marchandises se trouvant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise se trouvent entre les mains de ressortissants de l'autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise de transports aériens désignée ne se conformera pas aux lois et règlements de l'autre Partie contractante dont ses aéronefs survolent le territoire, tels que ces lois et règlements sont définis à l'article 5, ou si, de toute autre manière, elle ne remplit pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés conformément au présent Accord.

Article 7

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 8

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une ou plusieurs dispositions de l'annexe au présent Accord, la modification envisagée pourra intervenir par voie d'accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes. Si lesdites autorités conviennent entre elles de conditions nouvelles ou modifiées affectant l'annexe, leurs recommandations à cet égard prendront effet après qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 9

Au cas où entrerait en vigueur une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens acceptée par les deux Parties, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 10

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe, sera porté aux fins de décision devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à moins que les Parties contractantes ne conviennent de le soumettre à un tribunal arbitral.

Tribunal appointed by agreement between the Contracting Parties, or to some other person or body. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article 11

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

Article 12

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

DONE in duplicate at Bangkok this twenty-fourth day of February in the two thousand four hundred and ninety-third year of the Buddhist Era, corresponding to the one thousand nine hundred and fiftieth year of the Christian Era, in the English language.

For the Government of Ceylon:

J. L. KOTELAWALA

For the Government of Thailand:

P. SARASIN

A N N E X

TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF CEYLON AND THE GOVERNMENT OF THAILAND
RELATING TO AIR TRANSPORT SERVICES

1. Airlines of Ceylon authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in the territory of Thailand as well as the rights to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail in Thailand on the following routes:

Ceylon via intermediate points to Bangkok and beyond in both directions.

2. Airlines of Thailand authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in the territory of Ceylon as well as the rights to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail in Ceylon on the following routes:

Thailand via intermediate points to Colombo and beyond in both directions.

désigné de commun accord, ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 11

Chaque Partie contractante 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. Lorsque pareille notification sera donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 12

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

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bangkok, en double exemplaire, en langue anglaise, le vingt-quatre février de l'an deux mille quatre cent quatre-vingt-treize de l'ère bouddhique, qui correspond à l'an mil neuf cent cinquante de l'ère chrétienne.

Pour le Gouvernement de Ceylan:

(Signé) J. L. KOTELAWALA

Pour le Gouvernement de la Thaïlande:

(Signé) P. SARASIN

ANNEXE

À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE CEYLAN ET LE GOUVERNEMENT DE LA THAÏLANDE RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORTS AÉRIENS

1. Il est accordé aux entreprises de transports aériens de Ceylan autorisées en vertu du présent Accord, le droit de transit et le droit d'escale non commerciale sur le territoire de la Thaïlande, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier en Thaïlande, sur les routes suivantes:

De Ceylan à Bangkok et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

2. Il est accordé aux entreprises de transports aériens de la Thaïlande autorisées en vertu du présent Accord, le droit de transit et le droit d'escale non commerciale sur le territoire de Ceylan, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à Ceylan, sur les routes suivantes:

De Thaïlande à Colombo et au-delà, via des points intermédiaires dans les deux sens.

3. Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

4. Rates to be charged by the airlines shall, in the first instance, be agreed between them. Any rates so agreed shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, and, in the event of disagreement, settlement will be reached in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement.

3. L'entreprise de transports aériens désignée pourra décider que, au cours de certains voyages ou de la totalité de ceux-ci, ses aéronefs ne feront pas escale à certains points situés sur une des routes indiquées.

4. Les tarifs applicables par les entreprises de transports aériens seront fixés, en premier lieu, par voie d'accord entre lesdites entreprises. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes; en cas de désaccord, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

No. 939

**DENMARK
and
ICELAND**

**Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed
at Reykjavik, on 22 March 1950**

Official texts: Danish and Icelandic.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

**DANEMARK
et
ISLANDE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes).
Signé à Reykjavik, le 22 mars 1950**

Textes officiels danois et islandais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

DANISH TEXT — TEXTE DANOIS

No. 939. LUFTFARTOVERENSKOMST MELLEML DANMARK OG ISLAND

Den danske regering og den islandske regering, som har besluttet at afslutte en overenskomst vedrørende luftforbindelserne mellem Danmark og Island, er kommet overens om følgende bestemmelser:

Artikel I

De kontraherende parter tilstår hinanden de i vedføjede tillæg opregnede rettigheder, som er påkrævede for oprettelsen af de deri angivne lufruter. Disse ruter kan åbnes straks eller på et senere tidspunkt efter bestemmelse af den kontraherende part, hvem de nævnte rettigheder er tilstået.

Artikel II

a) Driften af hver af de lufruter, som den ene kontraherende part har tilstået den anden kontraherende part ret til at oprette, kan påbegyndes, så snart den sidstnævnte kontraherende part har udpeget et eller flere luftfartselskab(er) til at drive den pågældende rute. Den kontraherende part, som tilstår rettighederne, er med forhold af bestemmelserne i nedenstående artikel VI forpligtet til uopholdeligt at give det eller de således udpegede luftfartselskab(er) den hertil fornødne tilladelse.

b) Den kontraherende part, der tilstår de ovennævnte rettigheder, kan af det eller de således udpegede luftfartselskab(er), inden den giver det (dem) tilladelse til at åbne de i nærværende overenskomst forudsete ruter, forlange, at det (de) godtgør, at det (de) opfylder alle betingelser, som er foreskrevet i de på dens territorium gældende love og bestemmelser.

Artikel III

For at forebygge en ulige behandling og for at sikre en ensartet praksis,

a) er hver af de kontraherende parter indforstået med, at de afgifter for benyttelsen af dens lufthavne og andre hjælpemidler, som den måtte pålægge den anden kontraherende parts luftfartselskaber, ikke må være højere end dem, der af dens egne i tilsvarende international trafik anvendte luftfartøjer betales for benyttelsen af sådanne lufthavne og hjælpemidler;

b) skal brændstof, smøleolie og reservedele, som indføres på den ene kontraherende parts territorium af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartselskab eller for et sådant luftfartselskabs regning for udelukkende at benyttes af dettes

ICELANDIC TEXT — TEXTE ISLANDAIS

No. 939. LOFTFERDASAMNINGUR MILLI DANMERKUR OG ÍSLANDS

Ríkisstjórn Danmerkur og ríkisstjórn Íslands, sem hafa ákveðið að gera með sér samning um loftferðir milli Danmerkur og Íslands, hafa orðið ásáttar um eftirfarandi ákvæði:

1. gr.

Samningsaðilar veita hvor öðrum þau réttindi, sem greind eru í viðbæti við samning þennan og veita verður til að hægt sé að koma á flugferðum milli þeirra staða, sem þar um ræðir. Þessar flugferðir má hefja þegar í stað eða síðar, samkvæmt ákvörðun þess samningsaðila, sem réttindin eru veitt.

2. gr.

a) Nú hefur annar samningsaðilinn veitt hinum aðilanum réttindi til að koma á flugferðum, og má þá hefja reksturinn jafnskjótt og sá aðili, sem réttindi hafa verið veitt, hefur tilnefnt flugfélag eða flugfélög, sem taki að sér reksturinn. Þeim aðila, sem réttindin hefur veitt, er að tilskildum ákvæðum 6. gr. hér á eftir, skylt að veita hinu tilnefnda flugfélagi eða félögum nauðsynleg leyfi vegna rekstursins þegar í stað.

b) Sá samningsaðili, sem veitir ofangreind réttindi, getur krafist þess að hinu tilnefnda flugfélagi eða félögum, aðður en réttindi eru veitt til að hefja þær flugferðir, sem um getur í samningi þessum, sé sannað, að það eða þau uppfylli öll skilyrði í lögum þeim og ákvæðum, sem í gildi eru á hans yfirráðasvæði.

3. gr.

Til að koma í veg fyrir misskipti, svo og til að tryggja samræmi í framkvæmd:

a) eru samningsaðilar ásáttir um, að gjöld fyrir afnot flughafna þeirra og annara hjálpartækja, sem hvor samningsaðili kann að leggja á flugfélög hins, skuli ekki vera hærri en gjöld innlendra loftfara, sem fást við samskonar flutning milli landa, fyrir afnot slíkra flughafna og hjálpartækja.

b) skal eldsneyti, smurningsoliur og varahlutir, sem flutt er til landssvæðis annars samningsaðila af flugfélagi, tilnefndu af hinum aðilanum eða fyrir reikning slíks flugefélags og ætlað er eingöngu loftförum þess félags, njóta sömu kjara um

luftfartøjer, med hensyn til toldafgifter, undersøgelsesafgifter eller andre indenlandske afgifter og gebyrer nyde samme behandling som landets egne eller en mestbegünstiget nations luftfartselskaber;

c) er brændstof, smøreolie, reservedele, sædvanligt udstyr og forråd, som forefindes ombord i civile luftfartøjer, tilhørende de af den ene kontraherende parts luftfartselskaber, der har tilladelse til at drive de i tillægget angivne ruter, ved ankomsten til eller afgang fra den anden kontraherende parts territorium fritaget for toldafgifter, undersøgelseafgifter eller lignende afgifter, selv om sådanne forsyninger benyttes eller forbruges af disse luftfartøjer under flyvning over nævnte territorium.

Artikel IV

Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og certifikater, som er udstedt eller gjort gyldige af den ene kontraherende part, skal af den anden kontraherende part anerkendes som gyldige, for så vidt angår driften af de i tillægget angivne ruter. Hver af de kontraherende parter forbeholder sig dog ret til, for så vidt angår flyvning over dens eget territorium, at nægte at anerkende gyldigheden af duelighedsbeviser og certifikater, som af en anden stat er udfærdiget for dens egne statsborgere.

Artikel V

a) Den ene kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende ankomst til og afgang fra dens territorium for luftfartøjer i international trafik eller vedrørende driften og navigeringen af sådanne luftfartøjer, medens de befinder sig inden for dens territoriums grænser, finder anvendelse på luftfartøjer, tilhørende den anden kontraherende parts luftfartselskab(er).

b) Passagerer, besætning og afsendere af varer, der befordres med luftfartøjer, skal, enten personligt eller gennem tredje-person, som handler på deres vegne og for deres regning, efterkomme de på hver af de kontraherende parters territorium gældende love og bestemmelser vedrørende ankomst, ophold og afgang, for så vidt angår passagerer, besætning eller ladning, såsom bestemmelser vedrørende indrejse, udrejse, indvandring, pas, told og karantæne.

Artikel VI

Hver af de kontraherende parter forbeholder sig ret til at nægte at give et af den anden part udpeget luftfartselskab koncession eller at tilbagekalde en sådan koncession i tilfælde, hvor det ikke findes tilstrækkeligt godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med det pågældende luftfartselskab beror hos sidstnævnte kontraherende parts statsborgere, eller hvor dette luftfartselskab undlader at efterkomme lovene og bestemmelserne i den stat, på hvis territorium det driver luftfart, således som anført i artikel V ovenfor, eller undlader at opfylde de det i henhold til nærværende overenskomst pålagte forpligtelser.

tollaálögur, skoðunargjöld eða önnur innanlandsgjöld og gilda um innlend flugfélög eða flugfélög þeirra ríkja, sem beztukjara njóta.

c) skal eldsneyti, smurningsolfur og varahlutir, venjulegur útbúnaður og vistir, sem eru um borð í loftförum, öðrum en hernaðarloftförum, og eru eign þeirra flugfélaga annars samningsaðilans, sem hefur leyfi til að starfrækja flugferðir samkvæmt því, sem nánar er til tekið í viðbótarákvæðum samnings þessa, undanþegið tollaálögum, skoðunargjöldum og öðrum slíkum gjöldum við komu til eða burtför frá landsvæði hins, samningsaðilans, jafnvel þótt loftförin eyði slíkum forða á flugi innan þess landssvæðis.

4. gr.

Lofthæfnisskírteini, hæfnisskírteini áhafna og leyfisbréf, sem gefin eru út eða staðfest af öðrum samningsaðilanum, skulu viðurkennd af hinum aðilanum, að því er viðkemur starfrækslu þeirra flugferða, sem í viðbætinum greinir. Hvor aðili um sig áskilur sér þó rétt til að synja um viðurkenningu, að því er snertir flug yfir landsvæði hans, á hæfnisskírteinum og leyfisbréfum, sem út eru gefin af öðru ríki handa hans eigin þegnum.

5. gr.

a) Lög og ákvæði annars samningsaðilans um komu loftfara í millikandaflugi til eða burtför frá landsvæði hans, svo og um starfrækslu og stjórn slíkra loftfara meðan þau eru innan landsvæðis hans, skulu gilda um loftför flugfélags eða félaga hins aðilans.

b) Farþegar, áhöfn og sendandi varnings, sem fluttur er loftleiðis, skulu annaðhvort persónulega eða fyrir milligöngu þriðja manns, sem kemur fram fyrir þeirra hönd og á þeirra ábyrgð, fylgja þeim lögum og ákvæðum, sem gilda á landsvæði hvors samningsaðila, um komu, dvöl og brottför farþega, áhafnar eða farms, t.d. ákvæðum um komu, brottför, innflytjendur, vegabréf, toll og sóttkví.

6. gr.

Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til að synja flugfélagi, sem hinn aðillinn hefur tilnefnt, um réttindi, eða afturkalla slík réttindi, þegar ekki er talið nægilega upplýst, að það séu þegnar hins aðilans, sem að verulegu leyti eigi og stjórn flugfélaginu eða þegar flugfélag þetta lætur undir höfuð leggjast að fylgja lögum og ákvæðum þess ríkis, sem félagið rekur loftferðir um, sbr. 5. gr. hér að ofan, eða fullnægir ekki skuldbindingum þeim, sam samningur þessi leggur því á herðar.

Artikel VII

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

Artikel VIII

Dersom en af de kontraherende parter måtte ønske at ændre nogen bestemmelse i tillægget til nærværende overenskomst, kan den anmode om en drøftelse desangående mellem de to kontraherende parters kompetente myndigheder. Sådanne forhandlinger skal indledes indenfor et tidsrum af 60 dage fra datoen for anmodningens fremsættelse. Enhver ændring, hvorom disse myndigheder måtte blive enige, træder i kraft, når den er blevet bekræftet ved udveksling af noter.

Såfremt en almindelig multilateral luftfartskonvention træder i kraft for de to kontraherende parters vedkommende, skal de rådføre sig med hinanden for at bringe bestemmelserne i nærværende overenskomst og dens tillæg i overensstemmelse med den nævnte konventions bestemmelser.

Artikel IX

a) De kontraherende parter er enige om at henvise enhver tvist angående fortolkningen og anvendelsen af nærværende overenskomst eller dens tillæg, som ikke har kunnet afgøres ved direkte forhandlinger, til voldgift.

b) En sådan tvist kan indbringes for den i henhold til den i Chicago den 7. december 1944 undertegnede konvention om international civil luftfart oprettede internationale civile luftfartsorganisations råd.

c) De kontraherende parter kan dog efter aftale afgøre tvisten ved at indbringe den enten for en voldgiftsdomstol eller for en anden af dem udpeget person eller organisation.

d) De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme den afsagte kendelse.

Artikel X

Hver af den kontraherende parter kan overfor den anden kontraherende part tilkendegive sit ønske om at bringe nærværende overenskomst til ophør. Ved en sådan opsigelse bringes overenskomsten til ophør 12 måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af meddelelsen, medmindre denne efter indbyrdes aftale tilbagekaldes inden nævnte frists udløb.

Artikel XI

Nærværende overenskomst træder i kraft på datoen for dens undertegnelse.

7. gr.

Samning þennan svo og samþykktir allar, sem gerðar eru í framhaldi af honum, skal skrásetja hjá alþjóðaflugmálastofnuninni.

8. gr.

Nú álitur annarhvor samningsaðili æskilegt að breyta einhverju ákvæði í viðbætinum við samning þennan, og getur hann þá farið þess á leit, að viðræður fari fram um málið milli réttra yfirvalda í löndum samningsaðila. Slíkar viðræður skulu hefjast áður en 60 dagar eru liðnir frá því að beiðnin kom fram. Sérhver breyting, sem yfirvöld þessi kunna að koma sér saman um, tekur gildi þegar hún hefur verið staðfest með nótuskiptum.

Nú tekur alþjóðasamningur um loftferðir gildi hjá báðum samningsaðilum, og skulu þeir þá sín á milli samræma ákvæði þessa samnings og viðbætisins við hann ákvæðum slíks alþjóðasamnings.

9. gr.

a) Samningsaðilar hafa komið sér saman um að vísa sérhverjum ágreiningi varðandi skýringu eða framkvæmd á samningi þessum eða viðbætinum til úrskurðar gerðardóms, enda hafi þeim ekki tekizt að jafna hann með viðræðum sín á milli.

b) Ágreininginn má leggja undir úrskurð ráðs alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem stofnað var með samþykkt um alþjóðaflugmál, er undirrituð var í Chicago hinn 7. desember 1944.

c) Samningsaðilar geta þó með samkomulagi sín á milli annaðhvort jafnað ágreininginn með því að vísa honum til úrskurðar gerðardóms eða annars aðila eða stofnunar, sem þeir tilnefna.

d) Samningsaðilar skuldbinda sig til að hlýða hverjum þeim úrskurði, sem upp kann að vera kveðinn.

10. gr.

Hvor aðili um sig getur tilkynnt hinum, að hann vilji segja upp samningi þessum. Sé slík tilkynning send, skal samningurinn falla úr gildi 12 mánuðum eftir að hinn aðilinn tók við henni, nema samkomulag hafi orðið um að afturkalla tilkynninguna áður en fresturinn er liðinn.

11. gr.

Samningur þessi gengur í gildi þann dag, sem hann er undirritaður.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har de undertegnede, af deres respektive regeringer behørigt befuldmægtigede repræsentanter underskrevet nærværende overenskomst.

UDFÆRDIGET i Reykjavik den 22. marts 1950 i to eksemplarer i det danske og det islandske sprong, idet begge tekster har samme gyldighed.

For den Danske regering:

(*sign.*) Bodil BEGTRUP

Danmarks overordentlige gesandt og
befuldmægtigede minister i Island

For den islandske regering:

(*sign.*) Bjarni BENEDIKTSSON

Islands udenrigsminister

TILLÆG

I

Den danske regering giver den islandske regering ret til ved et eller flere af denne udpegede luftfartselskaber at drive de nedenfor angivne luftruter i begge retninger:

- | | |
|---|---|
| 1) Reykjavik—København. | } en eller flere af disse
ruter kan udstrækkes
til Stockholm og Fin-
land. |
| 2) Reykjavik—Prestwick og/eller London—København.
I København og London må ikke optages og afsættes
passagerer, ladning og post til befordring mellem disse
pladser. | |
| 3) Reykjavik—Stavanger og/eller Oslo og/eller Gøteborg—
København. | |
| 4) Reykjavik—Færøerne—Prestwick. | |

II

Den islandske regering giver den danske regering ret til ved et eller flere af denne udpegede luftfartselskaber at drive de nedenfor angivne luftruter i begge retninger:

ÞESSU TIL STADFESTU hafa undirritaðir fulltrúar, sem til þess hafa gild umboð frá hlutaðeigandi ríkisstjórnnum, ritað nöfn sín undir samning þennan.

GERT í Reykjavík hinn 22. marz 1950 í tveimur eintökum á dönsku og íslenzku, og skulu báðir textar jafngildir.

Fyrir hönd Ríkisstjórnar Danmerkur:

(*sign.*) Bodil BEGRUP

Sérlegur sendiherra og ráðherra með
umboði fyrir Danmörku á Íslandi

Fyrir hönd Ríkisstjórnar Íslands:

(*sign.*) Bjarni BENEDIKTSSON

Utanríkisráðherra Íslands

VIDBÆTIR

I

Ríkisstjórn Danmerkur heimilar ríkisstjórn Íslands að láta flugfélög, eitt eða fleiri, sem ríkisstjórn Íslands tilnefnir, starfrækja flugferðir á þeim leiðum, sem hér greinir, í báðar áttir:

1) Reykjavík—Kaupmannahöfn.

2) Reykjavík—Prestwick og/eða London—Kaupmannahöfn.

I Kaupmannahöfn og London er óheimilt að taka eða setja á land farþega, vörufarm og póst til flutnings á milli þessara staða.

3) Reykjavík—Stavanger og/eða Oslo og/eða Gautaborg—Kaupmannahöfn.

4) Reykjavík—Færeyjar—Prestwick.

Eina eða fleiri af
þessum leiðum má
framlengja til Stokk-
hólms og Finnlands.

II

Ríkisstjórn Íslands heimilar ríkisstjórn Danmerkur að láta flugfélög, eitt eða fleiri, sem ríkisstjórn Danmerkur tilnefnir, starfrækja flugferðir á þeim leiðum, sem hér greinir, í báðar áttir:

- | | | |
|---|---|--|
| 1) København—Reykjavik, evt. via Færøerne. | } | en eller flere af disse
ruter kan udstrækkes
til Grønland. |
| 2) København—Prestwick—Reykjavik, evt. via Færøerne. | | |
| 3) København—Stavanger—Reykjavik. | | |
| 4) København—Reykjavik—New York og/eller Chicago
og/eller Montreal via mellemliggende pladser. | | |

III

De af hver af de kontraherende parter udpegede luftfartselskaber tilstås på den anden kontraherende parts territorium ret til overflyvning og teknisk mellemlanding såvel som ret til i international trafik at afsætte og optage passagerer, post og gods på de ovenfor anførte ruter.

IV

Der er mellem de kontraherende parter enighed om,

a) at den af de to landes luftfartselskaber indsatte transportkapacitet skal tilpasses efter trafikbehovet,

b) at de to landes luftfartselskaber på de strækninger, der beflyves af dem begge, skal tage hensyn til deres gensidige interesser, således at deres respektive luftfart ikke påvirkes på utilbørlig måde,

c) at det ved driften af de i nærværende tillæg onhandlede ruter skal være hovedformålet at tilvejebringe en kapacitet, der svarer til trafikbehovet mellem det land, hvor luftfartselskabet er hjemmehørende, og det land, for hvilket trafikken er bestemt.

d) at retten til på de anførte pladser og strækninger at optage og afsætte international trafik, bestemt for eller kommende fra et tredieland, skal udøves i overensstemmelse med de af begge regeringer anerkendte almindelige principper for en planmæssig udvikling og på betingelse af, at kapaciteten fastsættes i forhold til:

1. Trafikbehovet mellem oprindelseslandet og bestemmelseslandet,
2. kravene om en økonomisk drift af langdistanceruterne,
3. det bestående trafikbehov i de områder, der passeres, under hensyntagen til lokale og regionale ruter.

V

Tarifferne skal fastsættes med henblik på rimelige takster under særlig hensyntagen til forsvarlig driftsøkonomi, et normalt udbytte og det for hver rute karakteristiske, såsom hastigheds- og bekvemlighedsforholdene.

- | | |
|---|--|
| 1) Kaupmannahöfn—Reykjavík, ef til vill með viðkomu í Færeyjum. | } Eina eða fleiri af þessum leiðum má fram-
lengja til Grænlands. |
| 2) Kaupmannahöfn—Prestwick—Reykjavík, ef til vill með viðkomu í Færeyjum. | |
| 3) Kaupmannahöfn—Stavanger—Reykjavík. | |
| 4) Kaupmannahöfn—Reykjavík—New York og/eða Chicago og/eða Montreal, með viðkomu á millistöðvum. | |

III

Þeim flugfélögum, sem tilnefnd hafa verið af öðrum samningsaðilanum, skulu veitt réttindi til yfirferðar og viðkomu án flutnings-réttinda á landsvæði hins aðilans, svo og réttindi til að taka við og skila farþegum, pósti og vörum í millilandaflutningi á ofangreindum flugleiðum.

IV

Samningsaðilar eru ásáttir um

a) að það flugvélarými, sem flugfélögin láta í té, skuli miða við flutningsþörfina.

b) að flugfélög landanna skuli gæti sameiginlegra hagsmuna sinna á þeim flugleiðum sem báðir starfrækja, þannig að loftferðastarfsemi hvorugs ríkis sé íþyngt á ótilhlýðilegan hátt.

c) að í starfrækslu þeirra flugferða, sem í viðbætinum greinir, skuli fyrst og fremst stefna að því, að flugvélarýmið sé í samræmi við flutningsþörfina milli heimalands flugfélagsins og ákvörðunarlandsins.

d) að á ofangreindum stöðum og leiðum, skuli framkvæma heimildina til að taka við og skila millilandaflutningi til eða frá þriðja ríki, í samræmi við þær reglur um skipulagningu flugmálanna, sem ríkisstjórnir beggja landanna fylgja, og með því skilyrði, að flugvélarýmið sé miðað við:

- 1) flutningsþörfina milli upprusnastaðar og ákvörðunarstaðar,
- 2) þær kröfur, sem gerðar eru um hagsýnan rekstur langleiðaflugsins.
- 3) flutningsþörf svæðis, sem flogið er um, og sé þá tekið tillit til annara ferða, sem haldið er uppi þar um slóðir.

V

Fargjöld og flutningsgjöld skulu ákveðin á sanngjarnan hátt með sérstakri hliðsjón af réttlætanlegum sparnaði í rekstri, eðlilegum ágóða og þeim aðstæðum, sem sérstaklega eiga við á hverri leið, t.d. hraða og aðbúnaði.

Ved fastsættelsen af disse tariffer skal der tages hensyn til den internationale lufttransportssammenslutning (IATA)'s henstillinger.

Dersom der ikke foreligger henstillinger fra denne sammenslutning, skal de danske og de islandske luftfartselskaber indbyrdes træffe aftale om de tariffer for passagerer og gods, der skal anvendes på de strækninger af ruterne, som de beflyver i fællesskab, efter — hvis der skønnes at foreligge anledning dertil — at have rådført sig med tredielandes luftfartselskaber, der helt eller delvis beflyver samme strækninger.

Disse tariffer skal forelægges de to landes kompetente luftfartsmyndigheder til godkendelse.

Dersom luftfartselskaberne ikke kan blive enige om fastsættelsen af tarifferne eller om bestemmelsen af transportkapaciteten, skal de to landes kompetente luftfartsmyndigheder bestræbe sig for at opnå en tilfredsstillende ordning.

I sidste instans henvises sagen til voldgift i overensstemmelse med overenskomstens artikel IX.

Við ákvörðun gjaldanna skal tekið tillit til tillagna alþjóðalofthlutningasambandsins (IATA).

Nú liggja ekki fyrir meinar tillögur frá loftflutningasambandinu, og skulu þá dönsku og islenzku flugfélögin sín á milli ákveða fargjöld og flutningsgjöld á þeim hluta leiðanna, sem þau fljúga bæði um, og skulu þau, — ef ástæða þykir til — ráðgast við flugfélög þriðja ríkis, sem að einhverju eða öllu leyti halda uppi flugferðum á sömu leiðum.

Gjöldin skulu háð samþykki flugmálastjórna beggja landa.

Nú koma flugfélögin sér ekki saman um ákvörðun gjalda eða flugvélarými og skulu þá flugmálastjórnir beggja landanna reyna að finna viðunandi lausn á málinu.

Ef eigi næst samkomulag, skal málinu skotið til úrskurðar gerðardóms samkvæmt 9. gr. samningsins.

DANISH TEXT — TEXTE DANOIS

NOTEVEKSLING

Samtidig med overenskomstens undertegnelse en der udvekslet følgende noter:

I

KGL. DANSK GESANDTSKAB

Reykjavik, den 22. marts 1950

Deres Excellence,

Under henvisning til den i dag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Danmark og Island har jeg den ære at meddele Dem, at den danske regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 2 a udpeger Det Danske Luftfartselskab (DDL) til at beflyve de i afsnit II i tillægget til overenskomsten anførte ruter.

I denne forbindelse har jeg den ære på min regerings vegne at bekræfte, at der under de forhandlinger, der er gået forud for overenskomstens undertegnelse, er opnået enighed om følgende aftale:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL), der under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS) samarbejder med Det Norske Luftfartselskab (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA), kan beflyve de i henhold til overenskomsten tilståede ruter med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende hvert af de to andre luftfartselskaber eller dem begge.

2. I det omfang, Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende selskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som hvis disse tilhørte Det Danske Luftfartselskab (DDL), og de kompetente danske luftfartsmyndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) påtager sig herfor det fulde ansvar i henhold til overenskomsten.

Med den mest udmærkede højagtelse forbliver jeg Deres Excellences

ærbødigste

(sign.) Bodil BEGTRUP

Hans Excellence
hr. udenrigsminister Bjarni Benediktsson
Reykjavik

II

ISLANDS UDENRIGSMINISTERIUM

Reykjavik, den 22. marts 1950

Deres Excellence,

Under henvisning til den i dag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Island og Danmark har jeg den ære at meddele Dem, at den islandske regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 2 *a* udpeger Flugfélag Islands h/f og Loftleidir h/f til at beflyve de i afsnit I i tillægget til overenskomsten anførte ruter.

I denne forbindelse harhar jeg den ære på min regerings vegne at bekræfte, at der under de forhandlinger, der er gået forud for overenskomstens undertegnelse, et opnået enighed om følgende aftale:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL), der under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS) samarbejder med Det Norske Luftfartselskab (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA), kan beflyve de i henhold til overenskomsten tilståede ruter med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende hvert af de to andre luftfartselskaber eller dem begge.

2. I det omfang, Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende selskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som hvis disse tilhørte Det Danske Luftfartselskab (DDL), og de kompetente danske luftfartsmyndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) påtager sig herfor det fulde ansvar i henhold til overenskomsten.

Med den mest udmærkede højagtelse forbliver jeg Deres Excellences

ærbødigste

(sign.) Bjarni BENEDIKTSSON

Danmarks gesandt
fru Bodil Bertrup
Reykjavik

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 939. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN DENMARK AND ICELAND. SIGNED AT REYKJAVIK, ON 22 MARCH 1950

The Danish Government and the Icelandic Government, having determined to conclude an agreement concerning air communications between Denmark and Iceland, have agreed upon the following provisions:

Article I

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the annex hereto necessary for establishing the air services therein described. The services may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article II

(a) Each of the air services which one Contracting Party has granted to the other the right to establish may be brought into operation as soon as the latter Contracting Party has designated an airline or airlines to operate the service concerned. The Contracting Party granting these rights shall subject to the provisions of article VI below, be bound without delay to grant the necessary operating permission to the airline or airlines so designated.

(b) Before giving the airline or airlines so designated permission to inaugurate the services specified in the present Agreement, the Contracting Party granting these rights may require it (them) to establish that it (they) fulfil(s) the conditions prescribed by the laws and regulations in force in its territory.

Article III

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment:

(a) It is agreed by each of the Contracting Parties that any charges it may impose upon the airlines of the other Contracting Party for the use of its airports and other facilities may not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services;

¹ Came into force on 22 March 1950, as from the date of signature, in accordance with article XI.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 939. ACCORD¹ ENTRE LE DANEMARK ET L'ISLANDE RELATIF
AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À REYKJAVIK, LE
22 MARS 1950

Le Gouvernement danois et le Gouvernement islandais, ayant décidé de conclure un accord relatif aux communications aériennes entre le Danemark et l'Islande, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans l'annexe ci-jointe, qui sont nécessaires à l'établissement des services aériens définis dans ladite annexe. Ces services pourront commencer à fonctionner immédiatement ou à une date ultérieure, au gré de la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés.

Article II

a) Chacun des services aériens créés en vertu des droits accordés par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie contractante pourra être mis en exploitation dès que cette dernière Partie contractante aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens en vue d'exploiter le service en question. La Partie contractante qui concède les droits sera tenue, sous réserve des dispositions de l'article VI ci-dessous, d'accorder sans délai la permission d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens ainsi désignées.

b) Avant d'accorder à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens ainsi désignées la permission de commencer l'exploitation des services mentionnés dans le présent Accord, la Partie contractante qui concède les droits pourra exiger que ladite ou lesdites entreprises prouvent qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements en vigueur dans le territoire de ladite Partie contractante.

Article III

Afin de prévenir l'institution de pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement:

a) Il est entendu que les taxes que l'une des Parties contractantes pourra imposer aux entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante pour l'utilisation de ses aéroports et autres facilités ne seront pas plus élevées que celles qui seraient acquittées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 22 mars 1950, conformément à l'article XI.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into the territory of one Contracting Party by or for the account of an airline designated by the other Contracting Party solely for use by its aircraft shall enjoy the same treatment as national airline or airlines of the most favoured nation with respect to customs duties, inspection fees or other national duties or charges;

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

Article IV

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 services described in the annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize the validity, for the purpose of flight over its own territory, of certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

Article V

(a) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international services or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the airline(s) of the other Contracting Party.

(b) Passengers, crews and consignors of goods by air shall, either in person or through a third person acting in their behalf or for their account, comply with the laws and regulations in force in the territory of each of the Contracting Parties respecting the entry, stay and departure of passengers, crews or cargo, such as regulations relating to entry, departure, immigration, passports, customs and quarantine.

Article VI

Each Contracting Party reserves the right to withhold permission from an airline designated by the other Party or to revoke such permission in any case in which it is not satisfied that principal ownership and effective control of the designated airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in

b) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante ou pour le compte de ladite entreprise, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de ladite entreprise, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, les frais de visite ou autres droits et taxes nationaux, du même traitement que celui qui est appliqué aux entreprises de transports aériens nationales ou aux entreprises de la nation la plus favorisée;

c) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les autres approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes autorisées à exploiter les routes définies dans l'annexe, seront exonérés, à l'entrée et à la sortie du territoire de l'autre Partie contractante, des droits de douane, frais de visite ou taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

Article IV

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes, seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services définis dans l'annexe. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article V

a) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'admission ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation ou la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour à l'intérieur de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises par la voie aérienne devront se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de chacune des Parties contractantes et relatifs à l'admission, au séjour et à la sortie des passagers, des équipages ou des marchandises, tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de sortie, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine.

Article VI

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer une permission d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transports

case of failure by the airline to comply with the laws and regulations of the State in the territory of which it is operating, as described in article V above, or otherwise to perform its obligations under this Agreement.

Article VII

This Agreement and any contract connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article VIII

If either of the Contracting Parties should desire to modify any provision of the annex to this Agreement, it may request the discussion of such modification between the competent authorities of the Contracting Parties. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification on which the authorities may agree shall take effect after its confirmation by exchange of notes.

If a general multilateral air convention should come into force with respect to the two Contracting Parties, they shall enter into consultations with a view to ensuring that the provisions of this Agreement and of the annex thereto conform with the provisions of that convention.

Article IX

(a) The Contracting Parties agree to submit to arbitration any dispute regarding the interpretation or application of this Agreement or of the annex thereto which it has not been found possible to settle by direct negotiation.

(b) Any such dispute may be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization established in accordance with the Convention ¹ on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944.

(c) The Contracting Parties may however agree to settle the dispute by reference either to an arbitration tribunal or to some other person or body designated by them.

(d) The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article X

Either Contracting Party may give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. If such notice is given, the Agreement shall terminate twelve months after the date receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 346, and Volume 51, page 336.

aériens désignée se trouvent entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise de transports aériens ne se conforme pas aux lois et règlements de l'Etat dont ses aéronefs survolent le territoire, tels que ces lois et règlements sont définis dans l'article V ci-dessus, ou si elle ne s'acquitte pas des obligations qui lui incombent en vertu du présent Accord.

Article VII

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

Article VIII

Si l'une des Parties contractantes souhaite modifier une disposition quelconque de l'annexe au présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu à ce sujet entre les autorités compétentes des Parties contractantes. Lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification dont lesdites autorités seront convenues prendra effet après qu'elle aura été confirmée par un échange de notes.

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, elles se consulteront en vue de rendre les dispositions du présent Accord et de son annexe conformes à celles de ladite convention.

Article IX

a) Les Parties contractantes conviennent de soumettre à l'arbitrage tout différend quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe, qui n'aura pu être réglé par voie de négociations directes.

b) Tout différend de cette nature pourra être porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué par la Convention ¹ relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

c) Les Parties contractantes pourront convenir, toutefois, de régler le différend en question en le soumettant à un tribunal arbitral ou à la décision d'une autre personne ou d'un autre organisme désigné par elles.

d) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article X

Chacune des Parties contractantes pourra notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Dans ce cas l'Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci soit retirée de commun accord avant l'expiration de ce délai.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352; volume 44, page 346, et volume 51, page 336.

Article XI

This Agreement shall enter into force on the date of its signature.

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

DONE at Reykjavik, this 22nd day of March 1950, in two copies, in the Danish and Icelandic languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Denmark:

(Signed) Bodil BEGRUP

Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary
of Denmark in Iceland

For the Government of Iceland:

(Signed) Bjarni BENEDIKTSSON

Minister for Foreign Affairs of Iceland

*A N N E X**I*

The Danish Government grants the Icelandic Government the right to operate the air services specified below, in both directions, through one or more airlines designated by the Iceland Government:

- (1) Reykjavik—Copenhagen.
- (2) Reykjavik—Prestwick and/or London—Copenhagen.
Passengers, cargo and mail for carriage between Copenhagen and London may not be picked up or discharged in Copenhagen or London.
- (3) Reykjavik—Stavanger and/or Oslo and/or Gothenburg—Copenhagen.
- (4) Reykjavik—Faroes—Prestwick.

One or more of these services may be extended to Stockholm and to Finland.

II

The Icelandic Government grants the Danish Government the right to operate the air services described below, in both directions, through one or more airlines designated by the Danish Government:

- (1) Copenhagen—Reykjavik, if desired via Faroes.
- (2) Copenhagen—Prestwick—Reykjavik, if desired via Faroes.
- (3) Copenhagen—Stavanger—Reykjavik.
- (4) Copenhagen—Reykjavik—New York and/or Chicago and/or Montreal via intermediate points.

One or more of these services may be extended to Greenland.

Article XI

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

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

FAIT à Reykjavik, en double exemplaire, le 22 mars 1950, en langue danoise et en langue islandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Danemark:

(Signé) Bodil BEGTRUP

Envoyée extraordinaire et Ministre plénipotentiaire
de Danemark en Islande

Pour le Gouvernement de l'Islande:

(Signé) Bjarni BENEDIKTSSON

Ministre des Affaires étrangères d'Islande

A N N E X E

I

Le Gouvernement danois accorde au Gouvernement islandais le droit d'exploiter les services aériens indiqués ci-dessous, dans les deux sens, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement islandais:

1) Reykjavik—Copenhague.

2) Reykjavik—Prestwick et/ou Londres—Copenhague.

Il ne pourra être chargé ou déchargé à Copenhague ou à Londres, de passagers, de marchandises ni de courrier à acheminer entre ces deux points.

3) Reykjavik—Stavanger et/ou Oslo et/ou Goeteborg—Copenhague.

4) Reykjavik—îles Féroé—Prestwick.

Un ou plusieurs de ces services pourront être prolongés vers Stockholm et la Finlande.

II

Le Gouvernement islandais accorde au Gouvernement danois le droit d'exploiter les services aériens indiqués ci-dessous, dans les deux sens, par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement danois:

1) Copenhague—Reykjavik, facultativement via les îles Féroé.

2) Copenhague—Prestwick—Reykjavik, facultativement via les îles Féroé.

3) Copenhague—Stavanger—Reykjavik.

4) Copenhague—Reykjavik—New-York et/ou Chicago et/ou Montréal, via des points intermédiaires.

Un ou plusieurs de ces services pourront être prolongés jusqu'au Groenland

III

The airlines designated by each of the Contracting Parties shall enjoy in the territory of the other Contracting Party rights of transit and non-traffic stop as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, mail and cargo on the services set forth above.

IV

The two Contracting Parties agree:

(a) That the transport capacity provided by the airlines of the two countries shall be related to traffic requirements;

(b) That the airlines of the two countries, on routes operated by both, shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services;

(c) That in the operation of the services set forth in this annex the primary objective shall be the provision of capacity adequate to the traffic requirements between the country to which the airline belongs and the country of destination of the traffic;

(d) That the right to pick up and discharge, at the specified points and on the specified routes, international traffic destined for or coming from third countries shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development recognized by the two Governments and on condition that capacity shall be established in relation to:

1. Traffic requirements between the country of origin and the country of destination;
2. The need for the economic operation of long-distance services;
3. The traffic requirements of the areas through which the airline passes, taking into account local and regional services.

V

Tariffs shall be established at reasonable rates, special regard being paid to reasonable economy of operation, normal profits and the characteristics of each service, such as conditions of speed and accommodation.

In fixing these tariffs regard shall be paid to the recommendations of the International Air Transport Association (IATA).

In the absence of recommendations from the association, the Danish and the Icelandic airlines shall jointly agree on the tariffs for passengers and freight to be applied on the sections of routes operated by both lines, after consultation, where necessary, with the airlines of third countries operating all or part of the same routes.

The tariffs shall be submitted to the competent aeronautical authorities of the two countries for approval.

Should the airlines fail to reach agreement on the establishment of tariffs or regarding the determination of transport capacity, the competent aeronautical authorities of the two countries shall endeavour to reach a satisfactory solution.

In the last resort the matter shall be referred to arbitration in accordance with article IX of this Agreement.

III

Les entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties contractantes bénéficieront, dans le territoire de l'autre Partie contractante, du droit de transit et du droit d'escale technique, ainsi que du droit de charger et de décharger en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises sur les routes indiquées ci-dessus.

IV

Les deux Parties contractantes conviennent de ce qui suit:

a) La capacité de transport à fournir par les entreprises de transports aériens des deux pays sera en rapport avec la demande de trafic;

b) Sur les routes exploitées simultanément par les deux pays, les entreprises de transports aériens desdits pays tiendront compte de leurs intérêts mutuels afin que leurs services respectifs ne soient pas indûment affectés;

c) L'objectif essentiel de l'exploitation des services énoncés dans la présente annexe sera d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient l'entreprise de transports aériens et le pays de destination du trafic;

d) Le droit de charger et de décharger, en trafic international, aux points et sur les routes indiqués, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement approuvés par les deux Gouvernements et à condition que la capacité soit déterminée en fonction:

1. De la demande de trafic entre le pays où se trouve le point de départ et le pays de destination;
2. Des exigences d'une exploitation économique des services long-courriers;
3. De la demande de trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transports aériens, compte tenu des services locaux et régionaux.

V

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu des conditions d'une exploitation économique, de la réalisation d'un bénéfice normal et des caractéristiques de chaque service, tels que les standards de vitesse et de confort.

Lors de la fixation desdits tarifs, il sera tenu compte des recommandations de l'Association du transport aérien international (IATA).

En l'absence de recommandations de ladite association, les entreprises de transports aériens danoises et islandaises fixeront de commun accord les tarifs à appliquer, pour les passagers et le fret, sur les sections de routes exploitées par les deux entreprises, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transports aériens de pays tiers exploitant les mêmes routes ou une section de celles-ci.

Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

Si les entreprises de transports aériens ne parviennent pas à se mettre d'accord pour fixer les tarifs ou la capacité de transport, les autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'efforceront de parvenir à une solution satisfaisante.

En dernière instance, la question sera soumise à l'arbitrage, conformément aux dispositions de l'article IX du présent Accord.

EXCHANGE OF NOTES

The following notes were exchanged simultaneously with the signing of the Agreement:

I

ROYAL DANISH LEGATION

Reykjavik, 22 March 1950

Your Excellency:

With reference to the Air Transport Agreement between Denmark and Iceland signed today, I have the honour to inform you that the Danish Government in accordance with article II of the Agreement has designated Det Danske Luftfartselskab (DDL) to operate the services set forth in section II of the annex to the Agreement.

In this connexion I have the honour to confirm on behalf of my Government that in the course of the negotiations leading to the signature of the Agreement it was agreed as follows:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL), which is operated jointly with Det Norske Luftfartselskab (DNL) and Aktiebolaget Aerotransport (ABA) under the name of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate services for which permission has been granted under the Agreement with aircraft, crews and equipment belonging to either of the two other airlines or to both.

2. In so far as Det Danske Luftfartselskab (DDL) employs aircraft, crews and equipment belonging to the other airlines incorporated in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment in the same way as if they belonged to Det Danske Luftfartselskab (DDL) and the competent Danish aeronautical authorities and Det Danske Luftfartselskab (DDL) assume full responsibility therefor in accordance with this Agreement.

I have the honour, etc.

(Signed) Bodil BEGRUP

His Excellency Mr. Bjarni Benediktsson
Minister for Foreign Affairs,
Reykjavik

ÉCHANGES DE NOTES

Les notes suivantes ont été échangées au moment de la signature de l'Accord:

I

LÉGATION ROYALE DE DANEMARK

Reykjavik, le 22 mars 1950

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord entre le Danemark et l'Islande relatif aux transports aériens qui a été signé aujourd'hui, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement danois, conformément aux dispositions de l'article II, *a*, dudit Accord, a désigné Det Danske Luftfartselskab (DDL) pour exploiter les services énoncés dans la section II de l'annexe à l'Accord.

A ce propos, j'ai l'honneur de 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. Det Danske Luftfartselskab (DDL), qui opère en association avec Det Norske Luftfartsselskap (DNL) et Aktiebolaget Aerotransport (ABA) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), pourra exploiter les services aériens pour lesquels une permission lui aura été accordée en vertu de l'Accord, avec des aéronefs, des équipages et de l'équipement appartenant à l'une des autres entreprises de transports aériens ou à toutes les deux.

2. Dans la mesure où Det Danske Luftfartselskab (DDL) utilisera des aéronefs, des équipages ou de l'équipement appartenant aux autres entreprises de transports aériens qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et équipement tout comme s'ils appartenaient à Det Danske Luftfartselskab (DDL), et les autorités aéronautiques danoises compétentes ainsi que Det Danske Luftfartselskab (DDL) en assumeront l'entière responsabilité, conformément au présent Accord.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Bodil BEGTRUP

Son Excellence Monsieur Bjarni Benediktsson
Ministre des affaires étrangères
Reykjavik

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Reykjavik, 22 March 1950

Your Excellency

With reference to the Air Transport Agreement between Iceland and Denmark signed today, I have the honour to inform you that the Icelandic Government, in accordance with article 1I of the Agreement, has designated Flugfélag Islands h/f and Loftleidir h/f to operate the services set forth in section I of the annex to the Agreement.

In this connexion I have the honour to confirm on behalf of my Government that in the course of the negotiations leading to the signature of the Agreement it was agreed as follows:

[*See note I, paragraphs 1 and 2*]

I have the honour, etc.

(Signed) Bjarni BENEDIKTSSON

Mrs. Bodil Begtrup
Envoy of Denmark
Reykjavik

II

MINISTÈRE DES RELATIONS EXTÉRIEURES

Reykjavik, le 22 mars 1950

Madame,

Me référant à l'Accord entre l'Islande et le Danemark relatif aux transports aériens qui a été signé aujourd'hui, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement de l'Islande, conformément aux dispositions de l'article II, *a*, dudit Accord, a désigné les compagnies Flugfélag Islands h/f et Loftleidir h/f pour exploiter les services énoncés à l'article I de l'annexe à l'Accord.

A ce propos, j'ai l'honneur de 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:

[Voir note I, alinéas 1 et 2]

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Bjarni BENEDIKTSSON

Madame Bodil Begtrup
Envoyée du Danemark
Reykjavik

ANNEX A

***Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations***

ANNEXE A

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

ANNEX A

No. 789. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF CEYLON FOR THE ESTABLISHMENT OF AIR SERVICES. SIGNED AT CANBERRA, ON 12 JANUARY 1950¹

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE TARIFFS SET OUT IN ATTACHMENT TO THE EXCHANGE OF NOTES ACCOMPANYING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. CANBERRA, 20 AND 24 MARCH 1950

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 5 October 1950.

I

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
CANBERRA, A.C.T.

20th March, 1950

Dear Sir,

I desire to refer to the Agreement between the Ceylon and Australian Governments for the establishment of air services which was concluded on 12th January, 1950.¹ I would like to invite attention particularly to the Exchange of Notes between our Governments on the same day which concerned the questions of capacity and tariffs.

Sub-paragraph (d) of the first paragraph of the Notes exchanged provides as follows:

“(d) Notwithstanding the provisions of Article VIII of the Agreement, the tariffs set out in Attachment hereto are approved by the Contracting Parties to apply until such time as the Contracting Parties agree that such tariffs shall be reviewed in accordance with Article VIII of the Agreement.”

As you may be aware, all tariffs in force on air services operated by scheduled international airlines were reviewed at a Traffic Conference of the International Air Transport Association at Mexico City in November/December 1949. As a

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 53, page 295.

² Came into force on 22 March 1950, by the exchange and according to the terms of the said notes.

TRADUCTION — TRANSLATION

ANNEXE A

N° 789. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE CEYLAN RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À CANBERRA, LE 12 JANVIER 1950¹

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT LES TARIFS INDQUÉS DANS LE TABLEAU JOINT À L'ÉCHANGE DE NOTES ANNEXÉ À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. CANBERRA, 20 ET 24 MARS 1950

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 5 octobre 1950.

I

DÉPARTEMENT DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
CANBERRA (A.C.T.)

Le 20 mars 1950

Monsieur le Secrétaire principal,

Me référant à l'Accord entre le Gouvernement de Ceylan et le Gouvernement de l'Australie relatif à l'établissement de services aériens qui a été conclu le 12 janvier 1950¹, j'ai l'honneur d'appeler spécialement votre attention sur l'échange de notes qui est intervenu entre nos Gouvernements, le même jour, au sujet de la capacité et des tarifs.

L'alinéa *d* du premier paragraphe des notes échangées dispose que:

"*d*) Nonobstant les dispositions de l'article VIII de l'Accord, les tarifs indiqués au tableau ci-joint sont approuvés par les Parties contractantes et seront applicables jusqu'à ce que les Parties contractantes conviennent que lesdits tarifs doivent être revus conformément aux dispositions de l'article VIII de l'Accord."

Comme vous le savez, tous les tarifs en vigueur sur les services aériens réguliers exploités par des entreprises internationales de transports aériens ont été examinés à une conférence de trafic de l'Association du transport aérien inter-

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 53, page 295.

² Entré en vigueur le 22 mars 1950, par l'échange desdites notes et conformément à leurs dispositions.

result of this review, recommendations were made for variations of the tariffs between Sydney and London on the sectors referred to in the Attachment to the Exchange of Notes. The recommendations of the Traffic Conference have been approved by Governments concerned and will normally become effective on the 22nd March, 1950.

These revised tariffs which are set out in the Attachment to this communication have been discussed between the designated airlines of our Governments, namely Air Ceylon and Qantas Empire Airways Ltd., who are, according to the information which the Australian Government has, in agreement regarding them. For its part, the Australian Government wishes to say that these revised tariffs are approved.

The Australian Government desires to ascertain whether these revised tariffs are also approved by the Ceylon Government and if so suggests that these tariffs replace those set out in the Attachment to the Exchange of Notes dated 12th January, 1950, and apply until such tariffs are reviewed in accordance with Article VIII of the Agreement.

As the effective date for world wide introduction of these tariffs is the 22nd March, 1950, the Australian Government is anxious to hear as early as possible whether the Ceylon Government agrees with the proposals outlined above.

Yours sincerely,

(Signed) P. SHAW
for Secretary

The Official Secretary
Office of the High Commissioner for Ceylon
Canberra, A.C.T.

ATTACHMENT TO EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE COMMON-WEALTH OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF CEYLON

Sector	Single Fare	Air Cargo — Rates per kilo (under 45 kilos)	
		Eastbound	Westbound
Sydney	— Batavia	87. 0. 0	13. 5
	— Singapore	96. 0. 0	14. 6
	— Colombo	148. 0. 0	18. 0
	— Bombay	166. 0. 0	19. 2
	— Karachi	177. 0. 0	20.10
	— Basra	204. 0. 0	23. 9
	— Cairo	227. 0. 0	26. 1
	— Rome	247. 0. 0	28. 9
	— London	260. 0. 0	31. 7
			23. 0

national tenue à Mexico en novembre et décembre 1949. A la suite de cet examen, la conférence a recommandé d'apporter des modifications aux tarifs entre Sydney et Londres, sur les secteurs mentionnés au tableau joint à l'échange de notes. Les gouvernements intéressés ont approuvé les recommandations de la conférence de trafic, qui doivent normalement entrer en vigueur le 22 mars 1950.

Ces tarifs révisés, qui figurent dans le tableau joint à la présente note ont fait l'objet de discussions entre les entreprises de transports aériens désignées de nos Gouvernements, à savoir Air Ceylon et Qantas Empire Airways Ltd., lesquelles, d'après les renseignements dont le Gouvernement australien dispose, sont d'accord en ce qui concerne lesdits tarifs. Le Gouvernement australien, pour sa part, tient à déclarer qu'il approuve les tarifs révisés.

Le Gouvernement australien voudrait savoir si le Gouvernement de Ceylan approuve également les tarifs révisés et, dans l'affirmative, propose que ces tarifs remplacent ceux qui sont indiqués dans le tableau joint à l'échange de notes du 12 janvier 1950 et soient applicables jusqu'à leur revision conformément aux dispositions de l'article VIII de l'Accord.

Étant donné que ces tarifs doivent entrer en vigueur le 22 mars 1950 dans le monde entier, le Gouvernement australien souhaiterait savoir le plus rapidement possible si les propositions exposées ci-dessus rencontrent l'agrément du Gouvernement de Ceylan.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) P. SHAW
Pour le Secrétaire

Monsieur le Secrétaire principal
du Haut-Commissariat de Ceylan
Canberra, (A.C.T.)

TABLEAU JOINT À L'ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LE GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH
D'Australie ET LE GOUVERNEMENT DE CEYLAN

		<i>Messageries aériennes — Prix du kilogramme (colis pesant moins de 45 kg.)</i>	
<i>Secteur</i>	<i>Prix du billet simple</i>	<i>A destination de</i>	<i>A destination de</i>
		<i>points orientaux</i>	<i>points occidentaux</i>
Sydney	— Batavia	13. 5	13. 5
	— Singapour	14. 6	14. 6
	— Colombo	18. 0	18. 0
	— Bombay	19. 2	19. 2
	— Karachi	20.10	20.10
	— Bassora	23. 9	20. 9
	— Le Caire	26. 1	20. 9
	— Rome	28. 9	21. 3
	— Londres	31. 7	23. 0

		<i>Air Cargo — Rates per kilo (under 45 kilos)</i>		
<i>Sector</i>		<i>Single Fare</i>	<i>Eastbound</i>	<i>Westbound</i>
Darwin	— Batavia	55. 0. 0	7. 5	7. 5
	— Singapore	64. 0. 0	9. 2	9. 2
	— Colombo	118. 0. 0	14. 0	14. 0
	— Bombay	136. 0. 0	16. 2	16. 2
	— Karachi	147. 0. 0	17. 4	17. 4
	— Basra	174. 0. 0	19. 0	17. 4
	— Cairo	197. 0. 0	21. 6	17. 4
	— Rome	217. 0. 0	24. 9	18. 7
	— London	230. 0. 0	27. 0	20.10
Batavia	— Singapore	18. 0. 0	2. 7	2. 7
	— Colombo	71. 0. 0	9.10	9.10
	— Bombay	89. 0. 0	12. 7	12. 7
	— Karachi	99. 0. 0	13. 9	13. 9
	— Basra	128. 0. 0	17. 0	13. 9
	— Cairo	151. 0. 0	18. 3	13. 9
	— Rome	171. 0. 0	20. 1	15. 1
	— London	185. 0. 0	22. 1	16. 6
Singapore	— Colombo	55. 0. 0	7. 5	7. 5
	— Bombay	73. 0. 0	10.10	10.10
	— Karachi	84. 0. 0	12. 3	12. 3
	— Basra	116. 0. 0	15. 4	12. 7
	— Cairo	144. 0. 0	17. 7	13. 1
	— Rome	164. 0. 0	19. 0	14. 3
	— London	179. 0. 0	21. 6	16. 0
Colombo	— Bombay	17. 5. 0	3. 2	3. 2
	— Karachi	27. 8. 0	4. 3	4. 3
	— Basra	70. 0. 0	11. 7	10. 3
	— Cairo	102. 0. 0	13. 8	11. 6
	— Rome	137. 0. 0	16. 4	12. 3
	— London	157. 0. 0	18. 0	13. 7
Bombay	— Karachi	11. 5. 0	4. 3	4. 3
	— Basra	54. 0. 0	8. 3	8. 3
	— Cairo	86. 0. 0	10. 6	9. 1
	— Rome	118. 0. 0	14. 0	10. 6
	— London	139. 0. 0	16. 6	12. 6
Karachi	— Basra	43. 0. 0	5. 9	5. 9
	— Cairo	75. 0. 0	9. 7	8. 0
	— Rome	109. 0. 0	13. 3	10. 6
	— London	131. 0. 0	15. 1	12. 1
Basra	— Cairo	37. 0. 0	4. 5	4. 5
	— Rome	76. 0. 0	9. 4	8. 9
	— London	97. 0. 0	11. 4	10. 1

Messageries aériennes — Prix du kilogramme
(colis pesant moins de 45 kg.)

Secteur		Prix du billet simple	A destination de points orientaux	A destination de points occidentaux
Darwin	— Batavia	55. 0. 0	7. 5	7. 5
	— Singapour	64. 0. 0	9. 2	9. 2
	— Colombo	118. 0. 0	14. 0	14. 0
	— Bombay	136. 0. 0	16. 2	16. 2
	— Karachi	147. 0. 0	17. 4	17. 4
	— Bassora	174. 0. 0	19. 0	17. 4
	— Le Caire	197. 0. 0	21. 6	17. 4
	— Rome	217. 0. 0	24. 9	18. 7
	— Londres	230. 0. 0	27. 0	20.10
Batavia	— Singapour	18. 0. 0	2. 7	2. 7
	— Colombo	71. 0. 0	9.10	9.10
	— Bombay	89. 0. 0	12. 7	12. 7
	— Karachi	99. 0. 0	13. 9	13. 9
	— Bassora	128. 0. 0	17. 0	13. 9
	— Le Caire	151. 0. 0	18. 3	13. 9
	— Rome	171. 0. 0	20. 1	15. 1
	— Londres	185. 0. 0	22. 1	16. 6
Singapour	— Colombo	55. 0. 0	7. 5	7. 5
	— Bombay	73. 0. 0	10.10	10.10
	— Karachi	84. 0. 0	12. 3	12. 3
	— Bassora	116. 0. 0	15. 4	12. 7
	— Le Caire	144. 0. 0	17. 7	13. 1
	— Rome	164. 0. 0	19. 0	14. 3
	— Londres	179. 0. 0	21. 6	16. 0
Colombo	— Bombay	17. 5. 0	3. 2	3. 2
	— Karachi	27. 3. 0	4. 3	4. 3
	— Bassora	70. 0. 0	11. 7	10. 3
	— Le Caire	102. 0. 0	13. 8	11. 6
	— Rome	137. 0. 0	16. 4	12. 3
	— Londres	157. 0. 0	18. 0	13. 7
Bombay	— Karachi	11. 5. 0	4. 3	4. 3
	— Bassora	54. 0. 0	8. 3	8. 3
	— Le Caire	86. 0. 0	10. 6	9. 1
	— Rome	118. 0. 0	14. 0	10. 6
	— Londres	139. 0. 0	16. 6	12. 6
Karachi	— Bassora	43. 0. 0	5. 9	5. 9
	— Le Caire	75. 0. 0	9. 7	8. 0
	— Rome	109. 0. 0	13. 3	10. 6
	— Londres	131. 0. 0	15. 1	12. 1
Bassora	— Le Caire	37. 0. 0	4. 5	4. 5
	— Rome	76. 0. 0	9. 4	8. 9
	— Londres	97. 0. 0	11. 4	10. 1

Sector	Single Fare	Air Cargo — Rates per kilo (under 45 kilos)	
		Eastbound	Westbound
Cairo — Rome	50. 0. 0	5.10	5.10
	— London	74. 0. 0	8. 6
Rome — London	32. 0. 0	4. 4	7. 9
			4. 4

NOTE: Commissions and rebates shall be allowed only in accordance with the provisions of the relative resolutions of IATA.

All amounts English sterling

II

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER FOR CEYLON
CANBERRA, A.C.T.

A 1. (Pt.iii)

24th March, 1950

Dear Sir,

Please refer to your unnumbered letter of 20th March, 1950, about the recent recommendations of the Traffic Conference of the International Air Transport Association on tariff revision for air services operated by scheduled international airlines.

I have to confirm my telephonic communication of yesterday that the Government of Ceylon has approved the revised tariff and agrees to the proposal that these tariffs replace those set out in the attachment to the Exchange of Notes dated 12th January, 1950, to apply until such tariffs are reviewed in accordance with Article VIII of the Agreement.

Yours faithfully,

(Signed) S. CRUSE
Official Secretary

on behalf of the High Commissioner for Ceylon

The Secretary
Department of External Affairs
Canberra, A.C.T.

Secteur		Prix du billet simple	Messageries aériennes — Prix du kilogramme (colis pesant moins de 45 kg.)	
			A destination de points orientaux	A destination de points occidentaux
Le Caire	— Rome	50. 0. 0	5.10	5.10
	— Londres	74. 0. 0	8. 6	7. 9
Rome	— Londres	32. 0. 0	4. 4	4. 4

NOTE: Des remises et des rabais ne pourront être consentis que conformément aux dispositions des résolutions pertinentes de l'IATA.

Tous les prix sont indiqués en livres sterling

II

HAUT-COMMISSARIAT DE CEYLAN

CANBERRA (A.C.T.)

A 1. (Pt.iii)

Le 24 mars 1950

Monsieur le Secrétaire,

Comme suite à votre lettre sans numéro, en date du 20 mars 1950, relatif aux récentes recommandations de la conférence de trafic de l'Association de transport aérien international concernant une revision des tarifs en matière de services aériens réguliers exploités par des entreprises internationales de transport aériens et à ma communication téléphonique d'hier, j'ai l'honneur de vous confirmer que le Gouvernement de Ceylan a approuvé les tarifs révisés et qu'il donne son agrément à la proposition tendant à ce que ces tarifs remplacent ceux qui sont indiqués dans le tableau joint à l'échange de notes du 12 janvier 1950 et soient applicables jusqu'à leur revision, conformément aux dispositions de l'article VIII de l'Accord.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) S. CRUS
Secrétaire principal

Pour le Haut-Commissaire de Ceylan

Monsieur le Secrétaire
du Département des Affaires extérieures
Canberra (A.C.T.)

NOTE

This volume contains no Annex B, as no certified statement regarding subsequent action affecting a treaty which has been filed and recorded by the Secretariat of the United Nations has reached the Secretariat from 4 October 1950 to 5 October 1950.

It contains no Annex C, as no certified statement regarding subsequent action affecting a treaty registered with the League of Nations has reached the Secretariat from 4 October 1950 to 5 October 1950.

NOTE

Ce volume ne contient pas d'annexe B, aucune déclaration certifiée d'un fait ultérieur affectant un traité classé et inscrit au répertoire par le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies n'est, en effet, parvenue au Secrétariat du 4 octobre 1950 au 5 octobre 1950.

Il ne contient pas d'annexe C, aucune déclaration certifiée d'un fait ultérieur affectant un traité enregistré par la Société des Nations n'est, en effet, parvenue au Secretariat du 4 octobre 1950 au 5 octobre 1950.