

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Treaty Series

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

VOLUME 53

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 53

1950

I. Nos. 769-791

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 20 April 1950 to 1 May 1950*

	<i>Page</i>
No. 769. Norway and Military Governments for Germany (United States, United Kingdom and French) : Agreed minutes of trade discussions (with annex). Signed at Frankfurt-am-Main, on 16 September 1949	3
No. 770. Afghanistan, Albania, Australia, Belgium, Brazil, etc. : Protocol to amend the Convention for the Suppression of the Traffic in Women and Children concluded at Geneva on 30 September 1921, and the Convention for the Suppression of the Traffic in Women of Full Age, concluded at Geneva on 11 October 1933. Signed at Lake Success, New York, on 12 November 1947	13
No. 771. Afghanistan, Albania, Australia, Belgium, Brazil, etc. : International Convention for the Suppression of the Traffic in Women and Children, concluded at Geneva on 30 September 1921, as amended by the Protocol signed at Lake Success, New York, on 12 November 1947	39
No. 772. Afghanistan, Australia, Belgium, Brazil, Czechoslovakia, etc. : International Convention for the Suppression of the Traffic in Women of Full Age, concluded at Geneva on 11 October 1933, as amended by the Protocol signed at Lake Success, New York, on 12 November 1947	49

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

VOLUME 53

1950

I. Nos 769-791

TABLE DES MATIÈRES

1

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 20 avril 1950 au 1^{er} mai 1950*

	<i>Pages</i>
N° 769. Norvège et Gouvernements militaires en Allemagne (Etats-Unis, Royaume-Uni et français) : Procès-verbal officiel des conversations relatives aux échanges commerciaux (avec annexe). Signé à Francfort-sur-le-Main, le 16 septembre 1949	3
N° 770. Afghanistan, Albanie, Australie, Belgique, Brésil, etc. : Protocole amendant la Convention pour la répression de la traite des femmes et des enfants, conclue à Genève le 30 septembre 1921, et la Convention pour la répression de la traite des femmes majeures, conclue à Genève le 11 octobre 1933. Signé à Lake Success, New-York, le 12 novembre 1947	13
N° 771. Afghanistan, Albanie, Australie, Belgique, Brésil, etc. : Convention internationale pour la répression de la traite des femmes et des enfants, conclue à Genève le 30 septembre 1921, sous sa forme amendée par le Protocole signé à Lake Success, New-York, le 12 novembre 1947.	39
N° 772. Afghanistan, Australie, Belgique, Brésil, Tchécoslovaquie, etc. : Convention internationale relative à la répression de la traite des femmes majeures, conclue à Genève le 11 octobre 1933, sous sa forme amendée par le Protocole signé à Lake Success, New-York, le 12 novembre 1947	49

	<i>Page</i>
No. 773. Netherlands and Brazil :	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rio de Janeiro, on 6 November 1947	59
No. 774. Afghanistan and India :	
Agreement regarding radio-telegraphic communications between their respective countries. Signed at Kabul, on 14 December 1949	95
No. 775. Sweden and Yugoslavia :	
Exchange of notes constituting an agreement concerning air transport. Belgrade, 6 October 1947	107
No. 776. United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Luxembourg :	
Exchange of notes constituting an agreement for reciprocal facilities for the operation of a commercial air service. London, 24 and 27 May 1948	115
No. 777. Netherlands and Finland :	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Helsinki, on 25 February 1949	123
No. 778. Norway and Iraq :	
Agreement relating to air transport services (with annex). Signed at Baghdad, on 12 July 1949	137
No. 779. Czechoslovakia and Finland :	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Helsinki, on 13 July 1949	153
No. 780. Norway and Finland :	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Helsinki, on 24 August 1949	167
No. 781. Denmark and Finland :	
Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes). Signed at Helsinki, on 26 August 1949	191
No. 782. Canada and Belgium :	
Agreement for air services (with annex). Signed at Ottawa, on 30 August 1949	221

	<i>Pages</i>
N° 773. Pays-Bas et Brésil :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Rio-de-Janeiro, le 6 novembre 1947	59
N° 774. Afghanistan et Inde :	
Accord relatif aux communications radiotélégraphiques entre les deux pays. Signé à Kaboul, le 14 décembre 1949	95
N° 775. Suède et Yougoslavie :	
Echange de notes constituant un accord relatif aux transports aériens. Belgrade, 6 octobre 1947.	107
N° 776. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Luxembourg :	
Echange de notes constituant un accord relatif à la concession réciproque de facilités pour l'exploitation d'un service commercial de transport aérien. Londres, 24 et 27 mai 1948	115
N° 777. Pays-Bas et Finlande :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Helsinki, le 25 février 1949	123
N° 778. Norvège et Irak :	
Accord relatif aux services de transports aériens (avec annexe). Signé à Bagdad, le 12 juillet 1949	137
N° 779. Tchécoslovaquie et Finlande :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Helsinki, le 13 juillet 1949	153
N° 780. Norvège et Finlande :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Helsinki, le 24 août 1949	167
N° 781. Danemark et Finlande :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Helsinki, le 26 août 1949	191
N° 782. Canada et Belgique :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Ottáwa, le 30 août 1949.	221

	<i>Page</i>
No. 783. Australia, New Zealand and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :	
Inter-Governmental agreement for the continued operation of the regular air services between Australia and New Zealand by Tasman Empire Airways Limited. Signed at Wellington, on 15 September 1949	235
No. 784. Australia, New Zealand and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :	
Inter-Governmental agreement for the continued operation and development of Pacific air services by British Commonwealth Pacific Airlines Limited. Signed at Canberra, on 27 October 1949	241
No. 785. New Zealand and France :	
Exchange of notes constituting an agreement regarding the exchange of air traffic rights in the South Pacific. Wellington, 15 November 1949	247
No. 786. Denmark and Thailand :	
Agreement relating to air services (with annex). Signed at Bangkok, on 23 November 1949	255
No. 787. Norway and Thailand :	
Agreement relating to air transport services (with annex). Signed at Bangkok, on 26 November 1949	269
No. 788. Denmark and Austria :	
Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna, on 2 December 1949	281
No. 789. Australia and Ceylon :	
Agreement for the establishment of air services (with annex and exchange of notes). Signed at Canberra, on 12 January 1950	295
No. 790. Norway and Canada :	
Agreement for air services between Canadian and Norwegian territories (with annex). Signed at Ottawa, on 14 February 1950.	329
No. 791. International Civil Aviation Organization and Denmark :	
Agreement on certain air navigation services in Greenland and the Faroes (with annexes). Signed at Montreal, on 9 September 1949	341

	<i>Pages</i>
N° 783. Australie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	
Accord intergouvernemental relatif à la continuation de l'exploitation des services aériens réguliers entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande par la Tasman Empire Airways Limited. Signé à Wellington, le 15 septembre 1949	235
N° 784. Australie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :	
Accord intergouvernemental relatif à la continuation de l'exploitation et du développement des services aériens du Pacifique par la British Commonwealth Pacific Airlines Limited. Signé à Canberra, le 27 octobre 1949.	241
N° 785. Nouvelle-Zélande et France :	
Echange de notes constituant un accord relatif à l'échange de droits de trafic aérien dans le Pacifique sud. Wellington, 15 novembre 1949	247
N° 786. Danemark et Thaïlande :	
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Bangkok, le 23 novembre 1949.	255
N° 787. Norvège et Thaïlande :	
Accord relatif aux services de transports aériens (avec annexe). Signé à Bangkok, le 26 novembre 1949.	269
N° 788. Danemark et Autriche :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Vienne, le 2 décembre 1949	281
N° 789. Australie et Ceylan :	
Accord relatif à l'établissement de services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Canberra, le 12 janvier 1950	295
N° 790. Norvège et Canada :	
Accord relatif aux services aériens entre le territoire canadien et le territoire norvégien (avec annexe). Signé à Ottawa, le 14 février 1950	329
N° 791. Organisation de l'Aviation civile internationale et Danemark :	
Accord au sujet de certains services de navigation aérienne au Groenland et dans les Iles Féroé (avec annexes). Signé à Montréal, le 9 septembre 1949	341

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

	<i>Page</i>
No. 52. Constitution of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Signed at London, on 16 November 1945 :	
Signature by Sweden: Acceptances by Guatemala, Panama, Sweden and Yugoslavia	407
No. 162. Agreement signed at London, on 27 November 1946, between the Government of the United Kingdom and the Royal Swedish Government relating to air services, and the exchange of notes, London, 2 December 1947, and Stockholm, 19 December 1947, modifying the annex thereto :	
Exchange of notes modifying the annex to the above-mentioned agreement. Stockholm, 13 May 1948 and London, 1 June 1948	408
Exchange of notes modifying the annex to the above-mentioned agreement. London, 20 May and 28 September 1949	412
No. 186. Protocol, signed at Lake Success, New York, on 11 December 1946, amending the Agreements, Conventions and Protocols on narcotic drugs, concluded at The Hague on 23 January 1912, at Geneva on 11 February 1925 and 19 February 1925 and 13 July 1931, at Bangkok on 27 November 1931 and at Geneva on 26 June 1936 :	
Ratification by Nicaragua	418
No. 221. Constitution of the World Health Organization. Signed at New York, on 22 July 1946 :	
Ratification by Nicaragua	418
No. 296. Memorandum of Understanding relative to application to the Western sectors of Berlin of the Agreement on Most-favoured-nation Treatment of Areas of Western Germany under Military Occupation. Signed at Ancey, on 13 August 1949 :	
Signature by Pakistan	419

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

	<i>Pages</i>
N° 52. Constitution de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture. Signée à Londres, le 16 novembre 1945 :	
Signature par la Suède : acceptations par le Guatemala, le Panama, la Suède et la Yougoslavie	407
N° 162. Accord signé à Londres, le 27 novembre 1946, entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement royal de Suède relatif à des services de transports aériens, et l'échange de notes, Londres, 2 décembre 1947, et Stockholm, 19 décembre 1947, modifiant l'annexe dudit accord :	
Echange de notes modifiant l'annexe à l'accord susmentionné. Stockholm, 13 mai 1948 et Londres, 1 ^{er} juin 1948	409
Echange de notes modifiant l'annexe à l'accord susmentionné. Londres, 20 mai et 28 septembre 1949	413
N° 186. Protocole signé à Lake Success, New-York, le 11 décembre 1946, amendant les accords, conventions et protocoles sur les stupéfiants, conclus à La Haye, le 23 janvier 1912, à Genève, les 11 et 19 février 1925 et le 13 juillet 1931, à Bangkok, le 27 novembre 1931 et à Genève, le 26 juin 1936 :	
Ratification par le Nicaragua	418
N° 221. Constitution de l'Organisation mondiale de la santé. Signée à New-York, le 22 juillet 1946 :	
Ratification par le Nicaragua	418
N° 296. Mémoire d'accord portant application aux secteurs ouest de Berlin de l'accord relatif au traitement général de la nation la plus favorisée concernant les zones d'occupation militaire de l'Allemagne occidentale. Signé à Annecy, le 13 août 1949 :	
Signature par le Pakistan	419

	<i>Page</i>
No. 414. Agreement between the Government of Canada and the Government of Sweden for air services between Canadian and Swedish territories. Signed at Ottawa, on 27 June 1947 :	
Exchange of notes constituting an agreement supplementing the above-mentioned agreement. Ottawa, 27 and 28 June 1947	420
Exchange of notes constituting an agreement modifying the annex to the above-mentioned agreement. Ottawa, 30 June and 5 July 1949	424
No. 683. Agreement between Czechoslovakia and Sweden on air services. Signed at Stockholm, on 15 October 1947 :	
Exchange of notes modifying the annex to the above-mentioned agreement. Stockholm, 11 February 1948 and Prague, 11 March 1948	429
Exchange of notes modifying the annex to the above-mentioned agreement. Stockholm, 5 November 1949 and Prague, 22 December 1949	433
Note	437

	<i>Pages</i>
N° 414. Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la Suède, relatif aux services aériens entre les territoires du Canada et de la Suède. Signé à Ottawa, le 27 juin 1947 :	
Echange de notes constituant un accord complétant l'accord susmentionné. Ottawa, 27 et 28 juin 1947	421
Echange de notes constituant un accord modifiant l'annexe à l'accord susmentionné. Ottawa, 30 juin et 5 juillet 1949	425
N° 683. Accord entre la Tchécoslovaquie et la Suède sur les services aériens. Signé à Stockholm, le 15 octobre 1947 :	
Echange de notes modifiant l'annexe à l'accord susmentionné. Stockholm, 11 février 1948 et Prague, 11 mars 1948	428
Echange de notes modifiant l'annexe à l'accord susmentionné. Stockholm, 5 novembre 1949 et Prague, 22 décembre 1949	432
Note.	437

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 20 April 1950 to 1 May 1950
Nos. 769 to 791

Traités et accords internationaux
enregistrés
du 20 avril 1950 au 1^{er} mai 1950
N^{os} 769 à 791

No. 769

NORWAY
and
MILITARY GOVERNMENTS FOR GERMANY
(UNITED STATES, UNITED KINGDOM AND FRENCH)

Agreed minutes of trade discussions (with annex). Signed at Frankfurt-am-Main, on 16 September 1949

Official text: English.

Registered by Norway on 22 April 1950.

NORVÈGE
et
GOUVERNEMENTS MILITAIRES EN ALLEMAGNE
(AMÉRICAIN, BRITANNIQUE ET FRANÇAIS)

Procès-verbal officiel des conversations relatives aux échanges commerciaux (avec annexe). Signé à Francfort-sur-le-Main, le 16 septembre 1949

Texte officiel anglais.

Enregistré par la Norvège le 22 avril 1950.

No. 769. AGREED MINUTES¹ OF TRADE DISCUSSIONS BETWEEN THE GOVERNMENTS OF NORWAY AND THE MILITARY GOVERNMENTS FOR GERMANY (UNITED STATES, UNITED KINGDOM AND FRENCH). SIGNED AT FRANKFURT-AM-MAIN, ON 16 SEPTEMBER 1949

1. In accordance with the agreement reached in Oslo on July 10, 1949, a Western German Delegation and a Norwegian Delegation met in Frankfurt from 6 to 16 September to complete the negotiations regarding trade between Western Germany and Norway for the year 1 July 1949 - 30 June 1950.
2. At the proposal of the Western German Delegation, it was agreed to institute a new procedure with the object of liberalizing trade between the two areas. Western Germany will grant import licenses without any restrictions for any commodities originating from Norway which German importers wish to buy except as modified in paragraph 3 below.
3. Western Germany will issue import licenses for the purchase of fish during 1949/50 up to a maximum amount of \$7,000,000 (including \$500,000 canned fish) f.o.b. without prejudice to carriage. The Western German Delegation stated that the whole problem of fish imports into Western Germany was under consideration and that the Norwegian Government would be immediately notified if any steps were taken to liberalize the procedures for the import of fish or to increase the amount to be imported.
4. The new procedure applies only to imports of Norwegian origin or manufacture and imports of Western German origin or manufacture. Other imports are not included and are subject to special approval as

¹ Came into force on 16 September 1949 with retroactive effect as from 1 July 1949, by signature.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 769. PROCÈS-VERBAL¹ OFFICIEL DES CONVERSATIONS RELATIVES AUX ÉCHANGES COMMERCIAUX ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE ET LES GOUVERNEMENTS MILITAIRES EN ALLEMAGNE AMÉRICAIN, BRITANNIQUE ET FRANÇAIS). SIGNÉ A FRANCFORT-SUR-LE-MAIN, LE 16 SEPTEMBRE 1949

1. En conformité de l'Accord réalisé le 10 juillet 1949 à Oslo, une délégation de l'Allemagne occidentale et une délégation norvégienne se sont réunies à Francfort du 6 au 16 septembre, en vue de parfaire les négociations relatives aux échanges commerciaux entre l'Allemagne occidentale et la Norvège pour la période d'un an comprise entre le 1^{er} juillet 1949 et le 30 juin 1950.
2. Sur la proposition de la délégation de l'Allemagne occidentale, il a été convenu de mettre en vigueur une réglementation nouvelle en vue de favoriser la liberté des échanges commerciaux entre les deux territoires. L'Allemagne occidentale accordera des licences d'importation sans restriction pour les marchandises en provenance de Norvège que désirent acheter les importateurs allemands, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-dessous.
3. L'Allemagne occidentale accordera des licences d'importation pour l'achat de poisson au cours de l'année 1949/50 jusqu'à concurrence de 7.000.000 de dollars au maximum (y compris 500.000 dollars de conserves de poisson) f.o.b., transport mis à part. La délégation de l'Allemagne occidentale a déclaré que l'ensemble du problème de l'importation de poisson en Allemagne occidentale était en cours d'examen et que le Gouvernement norvégien serait immédiatement averti si des mesures étaient prises pour rendre plus libérale la réglementation de l'importation de poisson ou pour augmenter les quantités à importer.
4. La nouvelle réglementation ne s'applique qu'aux importations de produits d'origine ou de fabrication norvégienne et aux importations de produits d'origine ou de fabrication allemande provenant de l'Allemagne

¹ Entré en vigueur par signature le 16 septembre 1949, avec effet rétroactif au 1^{er} juillet 1949.

under existing procedures for re-export and entrepot trade. Certificates of origin may be required.

5. (a) The Western German Delegation agreed that export licenses would be authorized for the exportation of the following commodities to Norway at least up to the quantities specified below:

Welded tubes	5.000 tons	
Drawn wire	1.000 "	
Other rolling mill products	24.000 "	
Potash	2.000 "	K ₂ O content.
Coal in accordance with international allocation.		

- (b) The Norwegian Delegation agreed that export licenses would be authorized for the export of edible whale, herring and fish oil at least up to the value of \$7.400.000.

6. The Norwegian Delegation agreed specifically that the Norwegian Government would grant import licenses for not less than \$700.000 for each period of three months, or for a total value of not less than the equivalent of \$2.800.000 for the period 1 July 1949 - 30 June 1950, as specified in Annex A and in the letter attached thereto, at the free and unrestricted choice of Norwegian importers subject to the stipulations laid down in Annex A.
7. The Western German Delegation pointed out that the new procedure provided a maximum possibility for freedom of trade under present conditions and requested that the Norwegian export-import trade be advised that no approval would be given for any barter or compensation transactions.
8. The procedure outlined in paragraph 2 above is based on the assumption that there will be no material change in the trading policy on either side. In the event of any change, each party agrees to notify the other in order to give opportunity for consultation regarding cancellation or revision of the procedures outlined above.
9. A new payment's agreement was drafted and initialled as a separate document to be submitted for the signature of the appropriate authorities.

occidentale. Les autres importations en sont exclues et sont soumises à approbation spéciale comme le prévoit la réglementation actuelle de la réexportation et de l'entreposage. Des certificats d'origine peuvent être exigés.

5. a) La délégation de l'Allemagne occidentale convient que des licences d'exportation seront accordées pour l'exportation vers la Norvège, des marchandises suivantes jusqu'à concurrence au moins des quantités indiquées ci-dessous, savoir :
- | | | |
|--|--------------|-------------------------------|
| Tubes soudés | 5.000 tonnes | |
| Fil de fer étiré | 1.000 | » |
| Autres produits laminés | 24.000 | » |
| Potasse | 2.000 | » teneur en K ₂ O. |
| Charbon suivant la répartition internationale. | | |
- b) La délégation norvégienne convient que des licences d'exportation seront accordées pour l'exportation des huiles comestibles de baleine, de hareng et de poisson jusqu'à concurrence de 7.400.000 dollars au moins.
6. La délégation norvégienne convient expressément que le Gouvernement norvégien accordera des licences d'importation jusqu'à concurrence de 700.000 dollars au moins pour chaque période de trois mois ou jusqu'à un montant total au moins égal à l'équivalent de 2.800.000 dollars pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 1949 et le 30 juin 1950, ainsi qu'il est indiqué à l'annexe A et dans la lettre ci-jointe, au choix libre et sans restriction de l'importateur norvégien, sous réserve des stipulations énoncées à l'annexe A.
7. La délégation de l'Allemagne occidentale a indiqué que la nouvelle réglementation accordait le maximum de liberté possible en matière d'échanges dans les conditions actuelles et elle a demandé que les exportateurs et importateurs norvégiens soient avertis qu'aucune transaction à titre de troc ou de compensation ne serait approuvée.
8. La réglementation indiquée au paragraphe 2 ci-dessus suppose qu'aucune modification importante n'interviendra de part ou d'autre en matière de politique commerciale. En cas de modification, chaque partie s'engage à aviser l'autre en vue de lui donner l'occasion de procéder à des consultations concernant l'abrogation ou la révision des réglementations indiquées ci-dessus.
9. Un nouvel Accord de paiement a été établi et paraphé sous la forme d'un document séparé qui sera soumis à la signature des autorités compétentes.

10. It was agreed to meet not later than February 1950 to review the operation of the present agreement and to consider any necessary or desirable modifications should the trade not develop in the manner expected by both sides.

Signed on behalf of the Royal
Norwegian Government

By Paul KOHT
Head of Delegation

Signed on behalf of the Military
Governments for Germany (United
States, United Kingdom and French)

By Wm. John LOGAN
Head of Delegation

Frankfurt-am-Main
16 September 1949

ANNEX A

Exports from Western Germany to Norway
1 July 1949 — 30 June 1950

Group A

Piece goods (cotton, wool, rayon and silk)	\$1.100.000	
Felts of all types	60.000	
		\$1.160.000

Group B

Fine mechanics and optics		600.000
-------------------------------------	--	---------

Group C

Salt		250.000
----------------	--	---------

Group D

Finished metal products, viz. tools, cutlery, hardware, metal haberdashery and similar products	\$ 100.000	
Cast iron tubes and soil pipes	140.000	
		240.000

Group E

Pharmaceuticals		150.000
Sensitized photographic { papers } { films }		100.000
Special papers		40.000
Pencils		10.000
Leather goods		50.000
Rubber goods		50.000
Plastic wares		100.000
China and glassware, excluding technical china and glass		50.000
		550.000
		<u>\$2.800.000</u>

10. Il a été convenu de se réunir au mois de février 1950 au plus tard pour réexaminer le fonctionnement du présent Accord et étudier les modifications nécessaires ou souhaitables si les échanges commerciaux ne se développaient pas de la manière prévue par les deux parties.

Signé au nom du Gouvernement
Royal norvégien:

Par Paul KOHT
Chef de la délégation

Signé au nom des Gouvernements
militaires américain, britannique et
français pour l'Allemagne:

Par Wm. John LOGAN
Chef de la délégation

Francfort-sur-le-Main
Le 16 septembre 1949

A N N E X E A

Exportations de l'Allemagne occidentale vers la Norvège
1^{er} juillet 1949 — 30 juin 1950

Groupe A

Pièces de tissu (coton, laine, rayonne et soie) . . .	\$1.100.000	
Feutres en tous genres.	60.000	
		\$1.160.000

Groupe B

Mécanique et optique de précision	600.000
---	---------

Groupe C

Sel	250.000
---------------	---------

Groupe D

Produits métalliques finis, savoir : outils, coutellerie, quincaillerie, mercerie métallique et articles similaires	\$ 100.000	
Tuyaux en fonte et conduits d'égouts.	140.000	
		240.000

Groupe E

Produits pharmaceutiques	150.000	
Papiers } photographiques sensibles	100.000	
Films }		
Papiers spéciaux.	40.000	
Crayons	10.000	
Articles en cuir	50.000	
Articles en caoutchouc.	50.000	
Produits en matières plastiques.	100.000	
Porcelaine et verrerie, à l'exclusion de la porcelaine et de la verrerie à usage industriel	50.000	
		550.000
		\$2.800.000

APPENDIX

Mr. Wm. John Logan,
Head of Western German Delegation,
Frankfurt-Main.

Dear Mr. Logan,

With reference to Annex A of the Agreed Minutes signed today I wish to give you hereunder an outline of the principles to be followed in issuing import licenses for the commodities enumerated there in case of over-subscription of the quarterly releases referred to in paragraph 6 of the Agreed Minutes.

Applications will be grouped under the group headings as specified in Annex A and each group will receive licenses to the quarterly amount set aside for them. If applications within any group do not reach the amount allotted to that group, all applications within that group will be granted automatically. In case of over-subscription of any group of commodities, licenses will be granted on the basis of the commodity figures specified within such group or groups, but should applications for any commodity not reach the amount allotted to it within the group, the balance will be divided amongst the other commodities within the same group on a pro rata basis.

This procedure secures full interchangeability between the commodities specified within each group, while the yearly amounts specified for each group need not be exceeded. This is only an experimental procedure and will be applied in the spirit of our agreement to liberalize trade. The Norwegian authorities must reserve their right to modify the procedure should they find it desirable to do so in order to improve it. Should any alteration be deemed necessary, the Western German authorities will be notified immediately so that the matter may be discussed between the two parties.

Yours sincerely,

(Signed) Paul KOHT
Head of Norwegian Delegation

APPENDICE

Monsieur Wm. John Logan
Chef de la délégation de l'Allemagne occidentale
Francfort-sur-le-Main

Monsieur,

Me référant à l'Annexe A du procès-verbal officiel signé ce jour, je crois utile d'indiquer ci-dessous les principes qui seront suivis pour accorder des licences d'importation pour les articles énumérés dans ladite Annexe au cas où les demandes excéderaient les contingents trimestriels visés au paragraphe 6 du procès-verbal officiel.

Les demandes seront réunies suivant les groupes prévus à l'Annexe A, et des licences seront délivrées pour chaque groupe jusqu'à concurrence du montant trimestriel prévu. Si, dans un même groupe, les demandes n'atteignent pas le montant prévu, toutes les demandes relatives à des produits de ce groupe seront satisfaites automatiquement. Au cas où le nombre des demandes serait trop élevé dans un groupe, les licences seront accordées suivant le chiffre indiqué pour les articles de ce groupe, mais si, pour un article quelconque, les demandes n'atteignaient pas le montant prévu à l'intérieur du groupe, le solde sera réparti entre les autres articles du même groupe au prorata des demandes.

Cette réglementation permet de remplacer les articles de chaque groupe les uns par les autres, sans que les quantités annuelles indiquées pour chaque groupe s'en trouvent dépassées. Il ne s'agit là que d'une réglementation provisoire qui sera appliquée dans l'esprit de notre Accord tendant à favoriser la liberté des échanges commerciaux. Les autorités norvégiennes doivent se réserver le droit de modifier la réglementation, si elles le jugent souhaitable, en vue de l'améliorer. Si une modification paraît nécessaire, les autorités de l'Allemagne occidentale seront immédiatement avisées de manière que la question puisse être discutée entre les deux parties.

Veuillez agréer, etc...

(Signé) Paul KOHT
Chef de la délégation norvégienne

No. 770

**AFGHANISTAN, ALBANIA, AUSTRALIA,
BELGIUM, BRAZIL, etc.**

Protocol to amend the Convention for the Suppression of the Traffic in Women and Children, concluded at Geneva on 30 September 1921, and the Convention for the Suppression of the Traffic in Women of Full Age, concluded at Geneva on 11 October 1933. Signed at Lake Success, New York, on 12 November 1947

*Official texts of the Protocol: Chinese, English, French, Russian and Spanish.
Official texts of the Annex: English and French.
Registered ex officio on 24 April 1950.*

**AFGHANISTAN, ALBANIE, AUSTRALIE,
BELGIQUE, BRÉSIL, etc.**

Protocole amendant la Couvention pour la répression de la traite des femmes et des enfants, conclue à Geuève le 30 septembre 1921, et la Convention pour la répression de la traite des femmes majeures, coucluc à Genève le 11 octobre 1933. Signé à Lake Success, New-York, le 12 uovembre 1947

*Textes officiels du Protocole: anglais, chinois, espagnol, français et russe.
Textes officiels de l'Annexe: anglais et français.
Enregistré d'office le 24 avril 1950.*

No. 770. PROTOCOL¹ TO AMEND THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN AND CHILDREN, CONCLUDED AT GENEVA ON 30 SEPTEMBER 1921,² AND THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN OF FULL AGE, CONCLUDED AT GENEVA ON 11 OCTOBER 1933,² SIGNED AT LAKE SUCCESS, NEW YORK, ON 12 NOVEMBER 1947

The Parties to the present Protocol, considering that under the Convention for the Suppression of the Traffic in Women and Children, concluded at Geneva on 30 September 1921, and the Convention for the Suppression of the Traffic in Women of Full Age, concluded at Geneva on 11 October 1933, the League

¹ Came into force on 12 November 1947, in accordance with article V.

STATES PARTIES TO THE PROTOCOL

	<i>By signature without reservation as to approval on:</i>	<i>By deposit of instrument of acceptance on:</i>	
Afghanistan	12 November 1947	—	—
Albania	—	25 July	1949
Australia	13 November 1947	—	—
Belgium	12 November 1947	—	—
Brazil	—	6 April	1950
Burma	13 May 1949	—	—
Canada	24 November 1947	—	—
China	12 November 1947	—	—
Czechoslovakia	12 November 1947	—	—
Denmark	—	21 November	1949
Egypt	12 November 1947	—	—
Finland	—	6 January	1949
Hungary	2 February 1950	—	—
India	12 November 1947	—	—
Italy	—	5 January	1949
Lebanon	12 November 1947	—	—
Mexico	12 November 1947	—	—
Netherlands	—	7 March	1949
Nicaragua	—	24 April	1950
Norway	—	28 November	1947
Pakistan	12 November 1947	—	—
Sweden	9 June 1948	—	—
Syria	17 November 1947	—	—
Turkey	12 November 1947	—	—
Union of South Africa	12 November 1947	—	—
Union of Soviet Socialist Republics	18 December 1947	—	—
Yugoslavia	12 November 1947	—	—

² For references to the *Treaty Series* of the League of Nations and United Nations, see page 28.

N° 770. PROTOCOLE¹ AMENDANT LA CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES ET DES ENFANTS, CONCLUE A GENÈVE LE 30 SEPTEMBRE 1921² ET LA CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES MAJEURES, CONCLUE A GENÈVE LE 11 OCTOBRE 1933². SIGNÉ A LAKE SUCCESS, NEW-YORK, LE 12 NOVEMBRE 1947

Les Etats parties au présent Protocole, considérant que la Convention pour la répression de la traite des femmes et des enfants, conclue à Genève le 30 septembre 1921, et la Convention pour la répression de la traite des femmes majeures, conclue à Genève le 11 octobre 1933, ont confié à la Société des Nations certains pouvoirs et certaines fonctions et qu'en raison de la

¹ Entré en vigueur le 12 novembre 1947, conformément à l'article V.

ÉTATS PARTIES AU PROTOCOLE

	<i>Par signature sans réserve quant à l'acceptation</i>	<i>Par dépôt de l'instrument d'acceptation</i>
Afghanistan	12 novembre 1947	—
Albanie	—	25 juillet 1949
Australie	13 novembre 1947	—
Belgique	12 novembre 1947	—
Bésil	—	6 avril 1950
Birmanie	13 mai 1949	—
Canada	24 novembre 1947	—
Chine	12 novembre 1947	—
Danemark	—	21 novembre 1949
Egypte	12 novembre 1947	—
Finlande	—	6 janvier 1949
Hongrie	2 février 1950	—
Inde	12 novembre 1947	—
Italie	—	5 janvier 1949
Liban	12 novembre 1947	—
Mexique	12 novembre 1947	—
Nicaragua	—	24 avril 1950
Norvège	—	28 novembre 1947
Pakistan	12 novembre 1947	—
Pays-Bas	—	7 mars 1949
Suède	9 juin 1948	—
Syrie	17 novembre 1947	—
Tchécoslovaquie	12 novembre 1947	—
Turquie	12 novembre 1947	—
Union sud-africaine	12 novembre 1947	—
Union des Républiques socialistes soviétiques	18 décembre 1947	—
Yougoslavie	12 novembre 1947	—

² Les références aux *Recueils des Traités* de la Société des Nations et des Nations Unies figurent à la page 30.

of Nations was invested with certain functions and powers for whose continued performance it is necessary to make provision in consequence of the dissolution of the League of Nations, and considering that it is expedient that these functions and powers should be performed henceforth by the United Nations, hereby agree as follows:

Article I

The Parties to the present Protocol undertake that as between themselves they will, each in respect of the instruments to which it is a Party, and in accordance with the provisions of the present Protocol, attribute full legal force and effect to, and duly apply the amendments to those instruments which are set forth in the annex to the present Protocol.

Article II

The Secretary-General shall prepare texts of the Conventions as revised in accordance with the present Protocol, and shall send copies for their information to the Governments of every Member of the United Nations and every non-member State to which this Protocol is open for signature or acceptance. He shall also invite Parties to any of the instruments to be amended by the present Protocol to apply the amended texts of those instruments as soon as the amendments are in force, even if they have not yet been able to become Parties to the present Protocol.

Article III

The present Protocol shall be open for signature or acceptance by any of the Parties to the Convention of 30 September 1921 for the Suppression of the Traffic in Women and Children or the Convention of 11 October 1933 for the Suppression of the Traffic in Women of Full Age, to which the Secretary-General has communicated a copy of this Protocol.

Article IV

States may become Parties to the present Protocol by

- (a) Signature without reservation as to approval; or
- (b) Acceptance, which shall be effected by the deposit of a formal instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article V

1. The present Protocol shall come into force on the date on which two or more States shall have become Parties thereto.

dissolution de la Société des Nations il est nécessaire de prendre des dispositions en vue d'assurer l'exercice continu de ces pouvoirs et fonctions, et considérant qu'il est opportun qu'ils soient assumés désormais par l'Organisation des Nations Unies, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

Les Etats parties au présent Protocole s'engagent entre eux, chacun en ce qui concerne les instruments auxquels il est partie, et conformément aux dispositions du présent Protocole, à attribuer pleine valeur juridique aux amendements à ces instruments contenus dans l'annexe au présent Protocole, à les mettre en vigueur et à en assurer l'application.

Article II

Le Secrétaire général préparera le texte des Conventions révisées conformément au présent Protocole et en transmettra, à titre d'information, des copies au Gouvernement de chaque Etat Membre de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'au Gouvernement de chaque Etat non membre à la signature ou à l'acceptation duquel le présent Protocole est ouvert. Il invitera également les parties à l'un quelconque des instruments qui doivent être amendés par le présent Protocole à appliquer les textes amendés de ces instruments, dès l'entrée en vigueur des amendements, même si elles n'ont pas encore pu devenir parties au présent Protocole.

Article III

Le présent Protocole sera ouvert à la signature ou à l'acceptation de tous les Etats parties à la Convention du 30 septembre 1921 pour la répression de la traite des femmes et des enfants ou à la Convention du 11 octobre 1933 pour la répression de la traite des femmes majeures, auxquels le Secrétaire général aura communiqué une copie du présent Protocole.

Article IV

Les Etats pourront devenir parties au présent Protocole

- a) Par signature sans réserve d'approbation; ou
- b) Par acceptation; l'acceptation s'effectuera par le dépôt d'un instrument formel auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article V

1. Le présent Protocole entrera en vigueur à la date à laquelle deux ou plusieurs Etats seront devenus parties audit Protocole.

2. The amendments set forth in the annex to the present Protocol shall come into force in respect of each Convention when a majority of the Parties thereto have become Parties to the present Protocol, and consequently any State becoming a Party to either Convention after the amendments thereto have come into force, shall become a Party to the Convention as so amended.

Article VI

In accordance with paragraph 1 of Article 102 of the Charter of the United Nations and the regulations pursuant thereto adopted by the General Assembly, the Secretary-General of the United Nations is authorized to effect registration of the present Protocol and the amendments made in each Convention by this Protocol on the respective dates of their entry into force, and to publish the Protocol and the amended Conventions as soon as possible after registration.

Article VII

The present Protocol, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited in the archives of the United Nations Secretariat. The Conventions to be amended in accordance with the annex being in the English and French languages only, the English and French texts of the annex shall equally be the authentic texts, and the Chinese, Russian and Spanish texts will be translations.

A certified copy of the Protocol, including the annex, shall be sent by the Secretary-General to each of the Parties to the Convention of 30 September 1921 for the Suppression of the Traffic in Women and Children or the Convention of 11 October 1933 for the Suppression of the Traffic in Women of Full Age, as well as to all Members of the United Nations.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, signed the present Protocol on the dates appearing opposite their respective signatures.

DONE at Lake Success, New York, this twelfth day of November, one thousand nine hundred and forty-seven.

2. Les amendements contenus dans l'annexe au présent Protocole entreront en vigueur, en ce qui concerne chacune des Conventions, lorsque la majorité des parties à la Convention seront devenues parties au présent Protocole et, en conséquence, tout Etat qui deviendra partie à l'une ou l'autre des Conventions après que les amendements s'y rapportant seront entrés en vigueur, deviendra partie à la Convention ainsi amendée.

Article VI

Conformément aux dispositions du paragraphe premier de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies et au règlement adopté par l'Assemblée générale pour l'application de ce texte, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est autorisé à enregistrer le présent Protocole ainsi que les amendements apportés à chacune des Conventions par le présent Protocole, aux dates respectives de leur entrée en vigueur, et à publier le Protocole et les Conventions amendées aussitôt que possible après leur enregistrement.

Article VII

Le présent Protocole dont les textes chinois, anglais, français, russe et espagnol font également foi sera déposé aux archives du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies. Etant donné que les Conventions qui seront amendées conformément à l'annexe n'existent qu'en anglais et en français, les textes anglais et français de l'annexe feront également foi, et les textes chinois, russe et espagnol seront des traductions.

Une copie certifiée conforme du Protocole, y compris l'annexe, sera envoyée par le Secrétaire général à chacun des Etats parties à la Convention du 30 septembre 1921 pour la répression de la traite des femmes et des enfants ou à la Convention du 11 octobre 1933 pour la répression de la traite des femmes majeures, ainsi qu'à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole à la date figurant en regard de leur signature respective.

FAIT à Lake Success, New-York, le douze novembre mil neuf cent quarante-sept.

No. 770. CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS

修正一九二一年九月三十日在日內瓦簽訂之取締
販賣婦女兒童公約及一九三三年十月十一日
在日內瓦簽訂之取締販賣成年婦女公約之
議定書

本議定書簽定國鑒於依據一九二一年九月三十日在日內瓦簽訂之取締販賣婦女兒童公約及一九三三年十月十一日在日內瓦簽訂之取締販賣成年婦女公約，國際聯合會原受有若干職權，而國際聯合會茲已解散，為求上述職權得以繼續執行起見，實有重行規定之必要，又鑒於上述職權此後以由聯合國執行為宜，爰議定條款如下：

第一條

本議定書簽定國擔允於此間各就其所簽訂之公約，並依照本議定書之規定，使本議定書附件所載各該公約修正條款發生完全之法律效力，並施行之。

第二條

祕書長應備具依照本議定書修正之各該公約全文，並將抄本分送聯合國各會員國政府及得簽字於本議定書或接受本議定書之非會員國政府，供其參考。祕書長並應請本議定書所修正任何公約之簽訂國於修正條款生效後，立即實施各該公約之修正全文；對於尙未能成為本議定書簽訂國之各該公約簽訂國，亦應一例請其實施。

第三條

凡一九二一年九月三十日取締販賣婦女兒童公約或一九三三年十月十一日取締販賣成年婦女公約之任何簽訂國，經祕書長送致本議定書抄本者，均得簽字於本議定書或接受之。

第四條

各國得經由下列程序之一，成為本議定書簽訂國：
(甲)對於認可不附保留，逕行簽署；或
(乙)接受，須以正式文書交存聯合國祕書長。

第五條

一、本議定書於兩個以上國家成為其簽訂國之日起發生效力。

二. 本議定書附件所載修正條款自各該公約簽訂國過半數成爲本議定書簽訂國之日起，就該關係公約，發生效力。因此，凡於各該修正條款發生效力以後成爲一關係公約簽訂國之國家，均爲該修正公約之簽訂國。

第六條

茲依照聯合國憲章第一百零二條第一項及大會所制定之該條施行細則，授權聯合國祕書長分別於本議定書及本議定書所載各該公約修正條款發生效力之日，予以登記，並於登記後儘速公佈之。

第七條

本議定書應留存聯合國祕書處檔庫，其中、英、法、俄、西文各本同一作準。須依照附件修正之兩項公約因僅有英、法文兩本，故附件之英、法文本同一作準，而中、俄、西文各本僅係譯本。

祕書長應將本議定書(包括附件)之正式副本分送一九二一年九月三十日取締販賣婦女兒童公約或一九三三年十月十一日取締販賣成年婦女公約之各簽訂國以及聯合國所有會員國。

爲此，下列代表各乘本國政府正式授予之權，簽字於本議定書，以昭信守。簽署日期與簽字並列。

公曆一九四七年十一月十二日訂於紐約成功湖。

RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE

№. 770. ПРОТОКОЛ ОБ ИЗМЕНЕНИИ КОНВЕНЦИИ О БОРЬБЕ С ТОРГОВЛЕЙ ЖЕНЩИНАМИ И ДЕТЬМИ, ЗАКЛЮЧЕННОЙ В ЖЕНЕВЕ 30 СЕНТЯБРЯ 1921 Г., И КОНВЕНЦИИ О БОРЬБЕ С ТОРГОВЛЕЙ СОВЕРШЕННОЛЕТНИМИ ЖЕНЩИНАМИ, ЗАКЛЮЧЕННОЙ В ЖЕНЕВЕ 11 ОКТЯБРЯ 1933 Г.

Государства, являющиеся сторонами в настоящем Протоколе, — принимая во внимание, что на основании Конвенции о борьбе с торговлей женщинами и детьми, заключенной в Женеве 30 сентября 1921 г., и Конвенции о борьбе с торговлей совершеннолетними женщинами, заключенной в Женеве 11 октября 1933 г., на Лигу наций были возложены известные функции и полномочия, для непрерывного выполнения которых необходимо, вследствие роспуска Лиги наций, установить правила, и считая целесообразным, чтобы впредь эти функции и полномочия выполнялись Объединенными Нациями, — настоящим пришли к следующему соглашению:

Статья I

Государства, являющиеся сторонами в настоящем Протоколе, обязуются в отношениях между собой — каждое в отношении документов, стороной в которых оно является — и в соответствии с постановлениями настоящего Протокола, признавать полную нравовую силу изменений, внесенных в означенные акты в Приложении к настоящему Протоколу, и должным образом применять их.

Статья II

Генеральный Секретарь заготовит тексты Конвенций, исправленных в соответствии с настоящим Протоколом и разошлет их в копиях для осведомления правительствам всех государств, состоящих членами Объединенных Наций, а также правительствам всех государств, не состоящих членами Организации и имеющих право подписать настоящий Протокол или принять его. Он предложит также сторонам во всех актах, подлежащих изменению в силу настоящего Протокола, — даже в тех случаях, когда они еще не успели стать сторонами в настоящем Протоколе, — ввести в действие измененные тексты означенных актов немедленно по вступлении в силу изменений.

Статья III

Настоящий Протокол будет открыт для подписания или приятия его любым из государств, которые являются сторонами в Конвенции 30 сентября 1921 г. о борьбе с торговлей жепщинами и детьми или в Конвенции 11 октября 1933 г. о борьбе с торговлей совершеннолетними жепщинами, и которым Генеральный Секретарь сообщил конию пастоящего Протокола.

Статья IV

Государства могут стать сторонами в настоящем Протоколе посредством:

- a) подписания без оговорок, относящихся к его учреждению; или
- b) принятия, которое осуществляется путем депонирования официального акта у Генерального Секретаря Объединенных Наций.

Статья V

1. Настоящий Протокол вступит в силу в день, когда, по меньшей мере, два государства станут в нем сторонами.

2. Изменения, указанные в Приложении к настоящему Протоколу, вступят в силу в отношении каждой Конвенции, после того, как большинство сторон в данной Конвенции станут сторонами в настоящем Протоколе; поэтому каждое государство, ставшее стороной в одной из указанных Конвенций после того, как вступят в силу изменения, становится стороной в видоизмененной таким образом Конвенции.

Статья VI

В соответствии с пунктом 1 статьи 102 Устава Объединенных Наций и относящимися к нему правилами, принятыми Генеральной Ассамблеей, Генеральный Секретарь Объединенных Наций уполномочивается произвести регистрацию настоящего Протокола и изменений, внесенных в каждую из Конвенций настоящим Протоколом, в соответствующие дни вступления их в силу, а также опубликовать Протокол и видоизмененные Конвенции в возможно скором времени после их регистрации.

Статья VII

Настоящий Протокол, китайский, английский, французский, русский и испанский тексты которого являются равно аутентичными, будет храниться в архивах Секретариата Объединенных Наций. Ввиду того, что Конвенции, подлежащие изменению в соответствии с Приложением, со-

ставлены лишь на английском и французском языках, английский и французский тексты Приложения будут равно аутентичными текстами, а китайский, русский и испанский тексты будут переводными.

Протокол, включая Приложение, будет Генеральным Секретарем послан в заверенных копиях каждому из государств, являющихся сторонами в Конвенции 30 сентября 1921 г. о борьбе с торговлей женщинами и детьми или в Конвенции 11 октября 1933 г. о борьбе с торговлей совершеннолетними женщинами, а также всем государствам, состоящим членами Объединенных Наций.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО, нижеподписавшиеся, будучи должным образом на то уполномочены соответствующими правительствами, подписали настоящий Протокол в дни, указанные против их подписей.

СОСТАВЛЕНО в Лейк Соксес, Нью-Йорк, двенадцатого ноября тысяча девятьсот сорок седьмого года.

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

No. 770. PROTOCOLO MODIFICANDO EL CONVENIO PARA LA REPRESION DE LA TRATA DE MUJERES Y NIÑOS, CONCLUIDO EN GINEBRA EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1921 Y EL CONVENIO PARA LA REPRESION DE LA TRATA DE MUJERES MAYORES DE EDAD, CONCLUIDO EN GINEBRA EL 11 DE OCTUBRE DE 1933

Los Estados partes en el presente Protocolo, considerando que el Convenio para la Represión de la Trata de Mujeres y Niños, concluido en Ginebra el 30 de septiembre de 1921 y el Convenio para la Represión de la Trata de Mujeres Mayores de Edad, concluido en Ginebra el 11 de octubre de 1933, atribuyeron a la Sociedad de las Naciones ciertos poderes y funciones y que, como consecuencia de la disolución de la Sociedad de las Naciones, es necesario tomar disposiciones para asegurar la continuidad del ejercicio de tales poderes y funciones; y considerando que es conveniente que de ahora en adelante sean las Naciones Unidas las que ejerzan dichas funciones y poderes, han convenido lo siguiente:

Artículo I

Los Estados partes en el presente Protocolo se comprometen entre sí, cada uno con respecto a los instrumentos en los que es parte, y de acuerdo con las disposiciones del presente Protocolo, a atribuir plena fuerza legal a las enmiendas a esos instrumentos contenidas en el anexo al presente Protocolo, a ponerlas en vigor y asegurar su aplicación.

Artículo II

El Secretario General preparará el texto de los Convenios revisados con arreglo al presente Protocolo, y enviará copias, para su debida información, a los Gobiernos de cada uno de los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a los de cada uno de los Estados no miembros a los que esté abierta la aceptación o la firma del presente Protocolo. Invitará igualmente a los Estados partes en cada uno de los documentos que deben ser modificados con arreglo al presente Protocolo, a que apliquen el texto modificado de tales instrumentos tan pronto como entren en vigor las enmiendas, incluso si tales Estados no han podido aún ser partes en el presente Protocolo.

Artículo III

El presente Protocolo estará abierto a la firma o la aceptación de todos los Estados partes en el Convenio del 30 de septiembre de 1921 para la Represión de la Trata de Mujeres y Niños, o en el Convenio del 11 de octubre de 1933 para la Represión de la Trata de Mujeres Mayores de Edad, a los que el Secretario General haya enviado copia de este Protocolo.

Artículo IV

Un Estado puede llegar a ser parte en el presente Protocolo:

- (a) por la firma sin reserva de aprobación; o
- (b) por la aceptación, que deberá efectuarse mediante el depósito de un instrumento en forma, entregado al Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo V

1. El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha en que sean parte en él dos o más Estados.

2. Las enmiendas consignadas en el anexo al presente Protocolo entrarán en vigor con respecto a cada Convenio cuando la mayoría de las partes en el Convenio lo sean también en el presente Protocolo; y en consecuencia, cualquier Estado que viniere a ser parte en alguno de los Convenios después de haber entrado en vigor tales enmiendas, será parte en el Convenio así modificado.

Artículo VI

De acuerdo con el párrafo 1 del Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y el reglamento adoptado por la Asamblea General para la aplicación de ese texto, se autoriza al Secretario General de las Naciones Unidas a registrar el presente Protocolo y las enmiendas hechas en cada Convenio por este Protocolo, en las fechas respectivas de su entrada en vigor, y a publicar el Protocolo y los Convenios modificados tan pronto como sea posible después de su registro.

Artículo VII

El presente Protocolo, cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en los archivos de la Secretaría de las Naciones Unidas. No existiendo textos auténticos de los Convenios que han de modificarse con arreglo al anexo más que en francés y en inglés, los textos francés e inglés del anexo serán los únicos auténticos, considerándose como traducciones los textos chino, español y ruso.

El Secretario General enviará copia certificada del Protocolo, incluyendo el anexo, a cada uno de los Gobiernos de los Estados partes en el Convenio del 30 de septiembre de 1921 para la Represión de la Trata de Mujeres y Niños, o en el Convenio del 11 de octubre de 1933 para la Represión de la Trata de Mujeres Mayores de Edad, así como a todos los Miembros de las Naciones Unidas.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados para ello por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo en la fecha que aparece al lado de sus respectivas firmas.

HECHO en Lake Success, Nueva York, el 12 de noviembre de mil novecientos cuarenta y siete.

ANNEX

TO THE PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN AND CHILDREN, CONCLUDED AT GENEVA ON 30 SEPTEMBER 1921¹, AND THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN OF FULL AGE, CONCLUDED AT GENEVA ON 11 OCTOBER 1933²

1. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN AND CHILDREN, OPENED FOR SIGNATURE AT GENEVA, 30 SEPTEMBER 1921³

Article 9, the first paragraph, shall read:

The present Convention is subject to ratification. With effect from 1 January 1948 instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations, who will notify the receipt of them to Members of the United Nations and to non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Secretariat of the United Nations.

Article 10 shall read:

Members of the United Nations may accede to the present Convention.

The same applies to non-member States to which the Economic and Social Council of the United Nations may decide officially to communicate the present Convention.

Accession will be notified to the Secretary-General of the United Nations, who will notify all Members of the United Nations and the non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention.

Article 12 shall read:

The present Convention may be denounced by any State which is a Party thereto, on giving twelve months' notice of its intention to denounce.

Denunciation shall be effected by notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations. Copies of such notification shall be transmitted forthwith by him to all Members of the United Nations and to non-

¹ League of Nations, *Treaty Series*, Volume IX, page 415; Volume XV, page 311; Volume XIX, page 283; Volume XXIV, page 163; Volume XXVII, page 419; Volume XXXV, page 304; Volume XXXIX, page 167; Volume XLV, page 99; Volume L, page 160; Volume LIV, page 388; Volume LXIII, page 378; Volume LXXXIII, page 373; Volume XCII, page 367; Volume C, page 156; Volume CVII, page 462; Volume CXI, page 403; Volume CXVII, page 49; Volume CXXII, page 322; Volume CXXXIV, page 399; Volume CXXXVIII, page 417; Volume CXLVII, page 319; Volume CLVI, page 182; Volume CLX, page 330; Volume CLXXII, page 391; and Volume CLXXVII, page 384; and United Nations, *Treaty Series*, Volume 11, page 424 and Volume 15, page 450.

² League of Nations, *Treaty Series*, Volume CL, page 431; Volume CLX, page 439; Volume CLXIV, page 421; Volume CLXVIII, page 239; Volume CLXXII, page 427; Volume CLXXVII, page 464; Volume CLXXXI, page 423; and Volume CLXXXV, page 411; and United Nations, *Treaty Series*, Volume 11, page 425 and Volume 15, page 452.

³ Amendments to this Convention came into force on 24 April 1950, in accordance with paragraph 2 of article V of the Protocol. See Convention, as amended by the Protocol, on page 39 of this volume.

ANNEXE

AU PROTOCOLE AMENDANT LA CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES ET DES ENFANTS, CONCLUE A GENÈVE LE 30 SEPTEMBRE 1921¹, ET LA CONVENTION POUR LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES MAJEURES, CONCLUE A GENÈVE, LE 11 OCTOBRE 1933²

1. CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES ET DES ENFANTS, OUVERTE A LA SIGNATURE A GENÈVE LE 30 SEPTEMBRE 1921³

Le premier paragraphe de l'article 9 sera rédigé comme suit:

La présente Convention est sujette à ratification. A partir du 1^{er} janvier 1948, les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en notifiera la réception aux Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux Etats non membres auxquels il aura communiqué copie de la Convention. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

L'article 10 sera rédigé comme suit:

Les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies pourront adhérer à la présente Convention.

Il en sera de même pour les Etats non membres auxquels le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies pourra décider de communiquer officiellement la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en avisera tous les Etats Membres ainsi que les Etats non membres auxquels le Secrétaire général aura communiqué copie de la Convention.

L'article 12 sera rédigé comme suit:

Tout Etat partie à la présente Convention pourra la dénoncer en donnant un préavis de douze mois.

La dénonciation sera effectuée au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Celui-ci transmettra immédiatement des copies de cette notification, en indiquant la date de réception, à tous

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume IX, page 415; volume XV, page 310; volume XIX, page 282; volume XXIV, page 162; volume XXVII, page 418; volume XXXV, page 300; volume XXXIX, page 167; volume XLV, page 99; volume L, page 160; volume LIV, page 388; volume LXIII, page 378; volume LXXXIII, page 373; volume XCII, page 367; volume C, page 156; volume CVII, page 462; volume CXI, page 403; volume CXVII, page 49; volume CXXII, page 322; volume CXXXIV, page 399; volume CXXXVIII, page 417; volume CXLVII, page 319; volume CLVI, page 182; volume CLX, page 330; volume CLXXII, page 391; et volume CLXXVII, page 384; et Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 11, page 424 et volume 15, page 450.

² Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume CL, page 431; volume CLX, page 439; volume CLXIV, page 421; volume CLXVIII, page 239; volume CLXXII, page 427; volume CLXXVII, page 464; volume CLXXXI, page 423; et volume CLXXXV, page 411; et Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 11, page 425 et volume 15, page 452.

³ Les amendements à cette Convention sont entrés en vigueur le 24 avril 1950 conformément au paragraphe 2 de l'article V du Protocole. Voir la Convention, dans sa forme modifiée par le Protocole, page 39 du présent volume.

member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention. The denunciation shall take effect one year after the date on which it was notified to the Secretary-General of the United Nations, and shall operate only in respect of the notifying Power.

Article 13 shall read:

A special record shall be kept by the Secretary-General of the United Nations, showing which of the Parties have signed, ratified, acceded to or denounced the present Convention. This record shall be open at all times to any Member of the United Nations or any non-member State to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention; it shall be published as often as possible, in accordance with the directions of the Economic and Social Council of the United Nations.

Article 14 shall be deleted.

2. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN OF FULL AGE, SIGNED AT GENEVA, 11 OCTOBER 1933¹

In article 4 the International Court of Justice shall be substituted for the Permanent Court of International Justice, and the Statute of the International Court of Justice shall be substituted for the Protocol of December 16, 1920, relating to the Statute of that Court or the Protocol of December 16, 1920.

Article 6 shall read:

The present Convention shall be ratified. With effect from 1 January 1948 the instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify their receipt to all Members of the United Nations and to non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention.

Article 7 shall read:

Members of the United Nations may accede to the present Convention. The same applies to non-member States to which the Economic and Social Council of the United Nations may decide officially to communicate the present Convention.

The instruments of accession shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify their receipt to all Members of the United Nations and to non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention.

In article 9 the Secretary-General of the United Nations shall be substituted for the Secretary-General of the League of Nations.

In article 10 the first three paragraphs and the fifth paragraph shall be deleted, and the fourth paragraph shall read:

The Secretary-General shall communicate to all the Members of the United Nations and to the non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention, the denunciations referred to in article 9.

¹ Amendments to this Convention came into force on 24 April 1950, in accordance with paragraph 2 of article V of the Protocol. See Convention, as amended by the Protocol, on page 49 of this volume.

les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies, et aux Etats non membres auxquels il aura communiqué copie de la Convention. La dénonciation prendra effet un an après la date de notification au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et ne sera valable que pour l'Etat qui l'aura notifiée.

L'article 13 sera rédigé comme suit:

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies tiendra une liste spéciale de toutes les parties qui ont signé, ratifié ou dénoncé la présente Convention ou y ont adhéré. Cette liste pourra être consultée en tout temps par tout Etat Membre de l'Organisation des Nations Unies ou par tout Etat non membre auquel le Secrétaire général aura communiqué copie de la Convention; elle sera publiée aussi souvent que possible, suivant les instructions du Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies.

L'article 14 sera supprimé.

2. CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES MAJEURES, SIGNÉE A GENÈVE LE 11 OCTOBRE 1933¹

A l'article 4, on substituera les mots Cour internationale de Justice *aux mots* Cour permanente de Justice internationale, *et les mots* au Statut de la Cour internationale de Justice *aux mots* au Protocole du 16 décembre 1920, relatif au Statut de ladite Cour.

L'article 6 sera rédigé comme suit:

La présente Convention sera ratifiée. A partir du 1^{er} janvier 1948, les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en notifiera le dépôt à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux Etats non membres auxquels il aura communiqué copie de la Convention.

L'article 7 sera rédigé comme suit:

Les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies pourront adhérer à la présente Convention. Il en sera de même pour les Etats non membres auxquels le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies pourra décider de communiquer officiellement la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en notifiera le dépôt à tous les Etats Membres, ainsi qu'aux Etats non membres auxquels le Secrétaire général aura communiqué copie de la Convention.

A l'article 9 on substituera aux mots Secrétaire général de la Société des Nations *les mots* Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

A l'article 10 les trois premiers alinéas seront supprimés et le quatrième alinéa sera rédigé comme suit:

Le Secrétaire général communiquera à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'aux Etats non membres auxquels il aura communiqué copie de la Convention, les dénonciations prévues à l'article 9.

¹ Les amendements à cette Convention sont entrés en vigueur le 24 avril 1950 conformément au paragraphe 2 de l'article V du Protocole. Voir la Convention, dans sa forme modifiée par le Protocole, page 49 du présent volume.

For Afghanistan:
Pour l'Afghanistan:
阿富汗:
За Афганистан:
Por el Afganistán:

A. Hosayn AZIZ
Nov. 12, 1947

For Argentina:
Pour l'Argentine:
阿根廷:
За Аргентину:
Por la Argentina:

José ARCE
Nov. 12, 1947¹

For Australia:
Pour l'Australie:
澳大利亞:
За Австралию:
Por Australia:

Herbert V. EVATT
Nov. 13, 1947

For the Kingdom of Belgium:
Pour le Royaume de Belgique:
比利時王國:
За Королевство Бельгии:
Por el Reino de Bélgica:

F. VAN LANGENHOVE
12 novembre 1947

¹ Signature affixed in error, since Argentina was not a Party to either of the two Conventions amended by this Protocol.

¹ Signature apposée par erreur, étant donné que l'Argentine n'était partie à aucune des deux Conventions modifiées par le présent Protocole.

For Brazil:
Pour le Brésil:
巴西:
За Бразилию:
Por el Brasil:

ad referendum
João Carlos MUNIZ
17 March, 1948

For Canada:
Pour le Canada:
加拿大:
За Канаду:
Por el Canadá:

J. L. ILSLEY
November 24th, 1947

For China:
Pour la Chine:
中國:
За Китай:
Por la China:

Peng Chun CHANG
November 12, 1947

For Czechoslovakia:
Pour la Tchécoslovaquie:
捷克斯拉夫:
За Чехословакию:
Por Checoeslovaquia:

Jan MASARYK
Nov. 12th, 1947

For Denmark:
Pour le Danemark:
丹麥:
За Данию:
Por Dinamarca:

ad referendum
Bodil BEGTRUP
12-11-1947

For Egypt:
Pour l'Égypte:
埃及:
За Египет:
Por Egipto:

M. H. HAYKAL Pasha
12/11/47

For India:
Pour l'Inde:
印度:
За Индию:
Por la India:

M. K. VELLODI
12. XI. 47

For Lebanon:
Pour le Liban:
黎巴嫩:
За Ливан:
Por el Líbano:

C. CHAMOUN
November 12th, 1947

For the Grand Duchy of Luxembourg:
Pour le Grand-Duché de Luxembourg:
盧森堡大公國:
За Великое Герцогство Люксембург:
Por el Gran Ducado de Luxemburgo:

Sous réserve d'approbation¹
Pierre PESCATORE
12 novembre 1947

¹ Subject to approval.

For Mexico:
Pour le Mexique:
墨西哥:
За Мексику:
Por México:

L. PADILLA NERVO
12 Nov. 1947

For the Kingdom of the Netherlands:
Pour le Royaume des Pays-Bas:
荷蘭王國:
За Королевство Нидерландов:
Por el Reino de Holanda:

Ad referendum
J. H. VAN ROYEN
12 novembre 1947

For Nicaragua:
Pour le Nicaragua:
尼加拉瓜:
За Никарагуа:
Por Nicaragua:

Ad referendum
G. SEVILLA SACASA
November 12, 1947

For the Kingdom of Norway:
Pour le Royaume de Norvège:
那威王國:
За Королевство Норвегии:
Por el Reino de Noruega:

Subject to ratification¹
Finn MOE
November 12th, 1947

¹ Sous réserve de ratification.

For Pakistan:
 Pour le Pakistan:
 巴基斯坦:
 За Пакистан:
 Por el Pakistán:

The representative of Pakistan wishes to indicate that in accordance with paragraph 4 of the Schedule to the Indian Independence Order, 1947, Pakistan considers herself a party to the International Convention for the suppression of the Traffic in Women and Children, concluded at Geneva 30 September 1921 by the fact that India became party to the above-mentioned International Convention before the 15th day of August 1947.¹

ZAFRULLAH KHAN
 Nov. 12, 47

For Panama:
 Pour le Panama:
 巴拿馬:
 За Панаму:
 Por Panamá:

R. J. ALFARO
 November 20, 1947²

For Sweden:
 Pour la Suède:
 瑞典:
 За Швецию:
 Por Suecia:

Gunnar HAGGLOF
 9 juin — 48

¹ *Traduction:* Le représentant du Pakistan désire faire savoir que, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du *Schedule to the Indian Independence Order, 1947*, le Pakistan se considère Partie à la Convention internationale pour la répression de la traite des femmes et des enfants, conclue à Genève le 30 septembre 1921, du fait que l'Inde est devenue Partie à cette Convention avant le 15 août 1947.

² Signature affixed in error, since Panama was not a Party to either of the two Conventions amended by this Protocol.

² Signature apposée par erreur, étant donné que le Panama n'était partie à aucune des deux Conventions modifiées par le présent Protocole.

For Syria:
Pour la Syrie:
敘利亞:
За Сирию:
Por Siria:

Faris EL-KHOURI
17 November 1947

For Turkey:
Pour la Turquie:
土耳其:
За Турцию:
Por Turquía:

Selim SARPER
12 novembre 1947

For the Union of South Africa:
Pour l'Union Sud-Africaine:
南非聯邦:
За Южно-Африканский Союз:
Por la Unión Sudafricana:

H. T. ANDREWS
12 November 1947

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques:
蘇維埃社會主義共和國聯邦:
За Союз Советских Социалистических Республик:
Por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas:

A. GROMYKO
18 December 1947

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie:
南斯拉夫:
За Югославию:
Por Yugoslavia:

Dr. Joza VILFAN
12 Nov. 1947

For the Union of Burma:
Pour l'Union Birmane:
緬甸聯邦:
За Бирманский Союз:
Por la Unión Birmana:

U So NYUN
13th May 1949

For Hungary:
Pour la Hongrie:
匈牙利:
За Венгрию:
Por Hungria:

Horváth IMRE
Febr. 2, 1950

No. 771

**AFGHANISTAN, ALBANIA, AUSTRALIA, BELGIUM,
BRAZIL, etc.**

**International Convention for the Suppression of the Traffic in
Women and Children, concluded at Geneva on 30 September
1921, as amended by the Protocol signed at Lake Success,
New York, on 12 November 1947**

*Official texts: English and French.
Registered ex officio on 24 April 1950.*

**AFGHANISTAN, ALBANIE, AUSTRALIE, BELGIQUE,
BRÉSIL, etc.**

**Convention internationale pour la répression de la traite des
femmes et des enfants, conclue à Genève le 30 septembre
1921, sous sa forme amendée par le Protocole signé à
Lake Success, New-York, le 12 novembre 1947**

*Textes officiels anglais et français.
Enregistrée d'office le 24 avril 1950.*

No. 771. INTERNATIONAL CONVENTION¹ FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN AND CHILDREN, CONCLUDED AT GENEVA ON 30 SEPTEMBER 1921,² AS AMENDED BY THE PROTOCOL SIGNED AT LAKE SUCCESS, NEW YORK, ON 12 NOVEMBER 1947³

Article 1

The High Contracting Parties agree that, in the event of their not being already Parties to the Agreement of May 18, 1904,⁴ and the Convention of May 4, 1910,⁵ mentioned above, they will transmit with the least possible

¹ Came into force on 24 April 1950, the date on which the amendments to the Convention, as set forth in the annex to the Protocol of 12 November 1947, entered into force in accordance with paragraph 2 of article V of the said Protocol.

States Parties to the Convention as amended by the said Protocol:

Afghanistan	Italy
Albania	Lebanon
Australia	Mexico
Belgium	Netherlands
Brazil	Nicaragua
Burma	Norway
Canada	Pakistan
China	Sweden
Czechoslovakia	Syria
Denmark	Turkey
Egypt	Union of South Africa
Finland	Union of Soviet Socialist Republics
Hungary	Yugoslavia
India	

² League of Nations, *Treaty Series*, Volume IX, page 415; Volume XV, page 311, Volume XIX, page 283; Volume XXIV, page 163; Volume XXVII, page 419; Volume XXXV, page 301; Volume XXXIX, page 167; Volume XLV, page 99; Volume L, page 160; Volume LIV, page 388; Volume LXIII, page 378; Volume LXXXIII, page 373; Volume XCII, page 367; Volume C, page 156; Volume CVII, page 462; Volume CXI, page 403; Volume CXVII, page 49; Volume CXXII, page 322; Volume CXXXIV, page 399; Volume CXXXVIII, page 417; Volume CXLVII, page 319; Volume CLVI, page 182; Volume CLX, page 330; Volume CLXXII, page 391; Volume CLXXVII, page 384 and Volume CXCVI, page 404; and United Nations, *Treaty Series*, Volume 11, page 424; and Volume 15, page 450.

³ See page 13 of this Volume.

⁴ League of Nations, *Treaty Series*, Volume I, page 84; Volume III, page 254; Volume XI, page 354; Volume CVII, page 456; Volume CXI, page 402; Volume CXVII, page 42; Volume CLXXII, page 388; Volume CXCVII, page 282 and United Nations, *Treaty Series*, Volume 31, page 493. See also Protocol amending the above Agreement: United Nations, *Treaty Series*, Volume 30, page 23.

⁵ League of Nations, *Treaty Series*, Volume III, page 278; Volume XI, page 429; Volume XXIV, page 207; Volume XXXV, page 335; Volume CIV, page 545; Volume CVII, page 556; Volume CXI, page 419; Volume CXVII, page 334; Volume CLX, page 453; Volume CLXIV, page 445; Volume CLXXII, page 437 and Volume CXCVII, page 426. See also Protocol amending the above Convention: United Nations, *Treaty Series*, Volume 30, page 23.

N° 771. CONVENTION¹ INTERNATIONALE POUR LA RÉPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES ET DES ENFANTS, CONCLUE A GENÈVE LE 30 SEPTEMBRE 1921², SOUS SA FORME AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE SIGNÉ A LAKE SUCCESS, NEW-YORK, LE 12 NOVEMBRE 1947³

Article 1

Les Hautes Parties contractantes conviennent, pour autant qu'elles ne seraient pas encore parties à l'Arrangement du 18 mai 1904⁴ et à la Convention du 4 mai 1910⁵, de transmettre, dans le plus bref délai et dans la forme prévue

¹ Entrée en vigueur le 24 avril 1950, date à laquelle les amendements à la Convention, contenus dans l'annexe au Protocole du 12 novembre 1947, sont entrés en vigueur conformément au paragraphe 2 de l'article V dudit Protocole.

Etats Parties à la Convention modifiée par ledit Protocole:

Afghanistan	Liban
Albanie	Mexique
Australie	Nicaragua
Belgique	Norvège
Birmanie	Pakistan
Brésil	Pays-Bas
Canada	Suède
Chine	Syrie
Danemark	Tchécoslovaquie
Egypte	Turquie
Finlande	Union sud-africaine
Hongrie	Union des Républiques socialistes soviétiques
Inde	Yougoslavie
Italie	

² Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume IX, page 415; volume XV, page 310; volume XIX, page 282; volume XXIV, page 162; volume XXVII, page 418; volume XXXV, page 300; volume XXXIX, page 167; volume XLV, page 99; volume L, page 160; volume LIV, page 388; volume LXIII, page 378; volume LXXXIII, page 373; volume XCII, page 367; volume C, page 156; volume CVII, page 462; volume CXI, page 403; volume CXVII, page 49; volume CXXII, page 322; volume CXXXIV, page 399; volume CXXXVIII, page 417; volume CXLVII, page 319; volume CLVI, page 182; volume CLX, page 330; volume CLXXII, page 391; volume CLXXVII, page 384 et volume CXCVI, page 404; et Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 11, page 424; et volume 15, page 450.

³ Voir page 13 de ce volume.

⁴ Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume I, page 83; volume III, page 254; volume XI, page 354; volume CVII, page 456; volume CXI, page 402; volume CXVII, page 42; volume CLXXII, page 388; volume CXCVII, page 282 et Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 31, page 493. Voir aussi Protocole amendant l'Arrangement susmentionné: Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 30, page 23.

⁵ Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume III, page 278; volume XI, page 428; volume XXIV, page 206; volume XXXV, page 334; volume CIV, page 545; volume CVII, page 556; volume CXI, page 419; volume CXVII, page 334; volume CLX, page 453; volume CLXIV, page 445; volume CLXXII, page 437 et volume CXCVII, page 426. Voir aussi Protocole amendant la Convention susmentionnée: Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 30, page 23.

delay, their ratifications of, or adhesions to, those instruments in the manner laid down therein.

Article 2

The High Contracting Parties agree to take all measures to discover and prosecute persons who are engaged in the traffic in children of both sexes and who commit offences within the meaning of Article 1 of the Convention of May 4, 1910.

Article 3

The High Contracting Parties agree to take the necessary steps to secure punishment of attempts to commit, and, within legal limits, of acts preparatory to the commission of the offences specified in Articles 1 and 2 of the Convention of May 4, 1910.

Article 4

The High Contracting Parties agree that, in cases where there are no extradition Conventions in force between them, they will take all measures within their power to extradite or provide for the extradition of persons accused or convicted of the offences specified in Articles 1 and 2 of the Convention of May 4, 1910.

Article 5

In paragraph B of the Final Protocol of the Convention of 1910, the words "twenty completed years of age" shall be replaced by the words "twenty-one completed years of age".

Article 6

The High Contracting Parties agree, in case they have not already taken legislative or administrative measures regarding licensing and supervision of employment agencies and offices, to prescribe such regulations as are required to ensure the protection of women and children seeking employment in another country.

Article 7

The High Contracting Parties undertake in connection with immigration and emigration to adopt such administrative and legislative measures as are required to check the traffic in women and children. In particular, they undertake to make such regulations as are required for the protection of women and children travelling on emigrant ships, not only at the points of

aux Arrangement et Convention ci-dessus visés, leurs ratifications des dits Actes ou leurs adhésions aux dits Actes.

Article 2

Les Hautes Parties contractantes conviennent de prendre toutes mesures en vue de rechercher et de punir les individus qui se livrent à la traite des enfants de l'un et de l'autre sexe, cette infraction étant entendue dans le sens de l'article 1^{er} de la Convention du 4 mai 1910.

Article 3

Les Hautes Parties contractantes conviennent de prendre les mesures nécessaires en vue de punir les tentatives d'infractions et, dans les limites légales, les actes préparatoires des infractions prévues aux articles 1 et 2 de la Convention du 4 mai 1910.

Article 4

Les Hautes Parties contractantes conviennent, au cas où il n'existerait pas entre elles de conventions d'extradition, de prendre toutes les mesures qui sont en leur pouvoir pour l'extradition des individus prévenus des infractions visées aux articles 1 et 2 de la Convention du 4 mai 1910, ou condamnés pour de telles infractions.

Article 5

Au paragraphe B du Protocole final de la Convention de 1910, les mots « vingt ans révolus » seront remplacés par les mots « vingt et un ans révolus ».

Article 6

Les Hautes Parties contractantes conviennent, dans le cas où elles n'auraient pas encore pris de mesures législatives ou administratives concernant l'autorisation et la surveillance des agences et des bureaux de placement, d'édicter des règlements dans ce sens afin d'assurer la protection des femmes et des enfants cherchant du travail dans un autre pays.

Article 7

Les Hautes Parties contractantes conviennent, en ce qui concerne leurs services d'immigration et d'émigration, de prendre des mesures administratives et législatives destinées à combattre la traite des femmes et des enfants. Elles conviennent notamment d'édicter les règlements nécessaires pour la protection des femmes et des enfants voyageant à bord des navires d'émi-

departure and arrival, but also during the journey and to arrange for the exhibition, in railway stations and in ports, of notices warning women and children of the danger of the traffic and indicating the places where they can obtain accommodation and assistance.

Article 8

The present Convention, of which the French and the English texts are both authentic, shall bear this day's date, and shall be open for signature until March 31st, 1922.

Article 9

The present Convention is subject to ratification. As from 1 January 1948 instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations, who will notify the receipt of them to Members of the United Nations and to non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Secretariat of the United Nations.

In order to comply with the provisions of Article 18 of the Covenant of the League of Nations, the Secretary-General will register the present Convention upon the deposit of the first ratification.

Article 10

Members of the United Nations may accede to the present Convention.

The same applies to non-member States to which the Economic and Social Council of the United Nations may decide officially to communicate the present Convention.

Accession will be notified to the Secretary-General of the United Nations, who will notify all Members of the United Nations and the non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention.

Article 11

The present Convention shall come into force in respect of each Party on the date of the deposit of its ratification or act of accession.

Article 12

The present Convention may be denounced by any State which is a Party thereto, on giving twelve months' notice of its intention to denounce.

grants, non seulement au départ et à l'arrivée, mais aussi en cours de route, et à prendre des dispositions en vue de l'affichage, dans les gares et dans les ports, d'avis mettant en garde les femmes et les enfants contre les dangers de la traite et indiquant les lieux où ils peuvent trouver logement, aide et assistance.

Article 8

La présente Convention, dont le texte français et le texte anglais font également foi, portera la date de ce jour et pourra être signée jusqu'au 31 mars 1922.

Article 9

La présente convention est sujette à ratification. A partir du 1^{er} janvier 1948, les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en notifiera la réception aux Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux Etats non membres auxquels il aura communiqué copie de la Convention. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

Conformément aux dispositions de l'article 18 du Pacte de la Société des Nations, le Secrétaire général enregistrera la présente Convention dès que le dépôt de la première ratification aura été effectué.

Article 10

Les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies pourront adhérer à la présente Convention.

Il en sera de même pour les Etats non membres auxquels le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies pourra décider de communiquer officiellement la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en avisera tous les Etats Membres ainsi que les Etats non membres auxquels le Secrétaire général aura communiqué copie de la Convention.

Article 11

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque partie, à la date du dépôt de sa ratification ou de son acte d'adhésion.

Article 12

Tout Etat partie à la présente Convention pourra la dénoncer en donnant un préavis de douze mois.

Denunciation shall be effected by notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations. Copies of such notification shall be transmitted forthwith by him to all Members of the United Nations and to non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention. The denunciation shall take effect one year after the date on which it was notified to the Secretary-General of the United Nations, and shall operate only in respect of the notifying Power.

Article 13

A special record shall be kept by the Secretary-General of the United Nations, showing which of the parties have signed, ratified, acceded to or denounced the present Convention. This record shall be open at all times to any Member of the United Nations or any non-member State to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention; it shall be published as often as possible, in accordance with the directions of the Economic and Social Council of the United Nations.

La dénonciation sera effectuée au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Celui-ci transmettra immédiatement à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux Etats non membres auxquels il aura communiqué copie de la Convention, le texte de cette notification. La dénonciation prendra effet un an après la date de notification au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et ne sera valable que pour l'Etat qui l'aura notifiée.

Article 13

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies tiendra une liste spéciale de toutes les parties qui ont signé, ratifié ou dénoncé la présente Convention ou y ont adhéré. Cette liste pourra être consultée en tout temps par tout Etat Membre de l'Organisation des Nations Unies ou par tout Etat non membre auquel le Secrétaire général aura communiqué copie de la Convention; elle sera publiée aussi souvent que possible, suivant les instructions du Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies.

No. 772

**AFGHANISTAN, AUSTRALIA, BELGIUM, BRAZIL,
CZECHOSLOVAKIA, etc.**

**International Convention for the Suppression of the Traffic in
Women of Full Age, concluded at Geneva on 11 October
1933, as amended by the Protocol signed at Lake Success,
New York, on 12 November 1947**

*Official texts: English and French.
Registered ex officio on 24 April 1950.*

**AFGHANISTAN, AUSTRALIE, BELGIQUE, BRÉSIL,
TCHÉCOSLOVAQUIE, etc.**

**Convention internationale relative à la répression de la traite
des femmes majeures, conclue à Genève, le 11 octobre 1933,
sous sa forme amendée par le Protocole conclue à Lake
Success, New-York, le 12 novembre 1947**

*Textes officiels anglais et français.
Enregistrée d'office le 24 avril 1950.*

No. 772. INTERNATIONAL CONVENTION¹ FOR THE SUPPRESSION OF THE TRAFFIC IN WOMEN OF FULL AGE, CONCLUDED AT GENEVA ON 11 OCTOBER 1933², AS AMENDED BY THE PROTOCOL SIGNED AT LAKE SUCCESS, NEW YORK, ON 12 NOVEMBER 1947³

Article 1

Whoever, in order to gratify the passions of another person, has procured, enticed or led away even with her consent, a woman or girl of full age for immoral purposes to be carried out in another country, shall be punished, notwithstanding that the various acts constituting the offence may have been committed in different countries.

Attempted offences, and within the legal limits, acts preparatory to the offences in question, shall also be punishable.

For the purposes of the present Article, the term "country" includes the colonies and protectorates of the High Contracting Party concerned, as well as territories under his suzerainty and territories for which a mandate has been entrusted to him.

Article 2

The High Contracting Parties whose laws are at present inadequate to deal with the offences specified in the preceding Article agree to take the necessary steps to ensure that these offences shall be punished in accordance with their gravity.

¹ Came into force on 24 April 1950, the date on which the amendments to the Convention, as set forth in the annex to the Protocol of 12 November 1947, entered into force in accordance with paragraph 2 of article V of the said Protocol.

States Parties to the Convention as amended by the said Protocol:

Afghanistan	Netherlands
Australia	Nicaragua
Belgium	Norway
Brazil	Sweden
Czechoslovakia	Turkey
Finland	Union of South Africa
Hungary	Union of Soviet Socialist Republics
Mexico	

² League of Nations, *Treaty Series*, Volume CL, page 431; Volume CLX, page 439; Volume CLXIV, page 421; Volume CLXVIII, page 239; Volume CLXXII, page 427; Volume CLXXVII, page 464; Volume CLXXXI, page 423; Volume CLXXXV, page 411; and United Nations, *Treaty Series*, Volume 1, page 269; Volume 11, page 425 and Volume 15, page 452.

³ See page 13 of this Volume.

RÉPRESSION

N^o 772. CONVENTION¹ INTERNATIONALE RELATIVE A LA SUPPRESSION DE LA TRAITE DES FEMMES MAJEURES, CONCLUE A GENEVE, LE 11 OCTOBRE 1933², SOUS SA FORME AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE SIGNÉ A LAKE SUCCESS, NEW-YORK, LE 12 NOVEMBRE 1947³

Article premier

Doit être puni quiconque, pour satisfaire les passions d'autrui, a embauché, entraîné ou détourné, même avec son consentement, une femme ou fille majeure en vue de la débauche dans un autre pays, alors même que les divers actes qui sont les éléments constitutifs de l'infraction auraient été accomplis dans des pays différents.

La tentative est également punissable. Il en est de même, dans les limites légales, des actes préparatoires.

Au sens du présent article, l'expression « pays » comprend les colonies et protectorats de la Haute Partie contractante intéressée, ainsi que les territoires sous sa suzeraineté et ceux pour lesquels un mandat lui a été confié.

Article 2

Les Hautes Parties contractantes dont la législation ne sera pas, dès à présent, suffisante pour réprimer les infractions prévues par l'article précédent s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour que ces infractions soient punies suivant leur gravité.

¹ Entrée en vigueur le 24 avril 1950, date à laquelle les amendements à la Convention, indiqués dans l'annexe au Protocole du 12 novembre 1947, sont entrés en vigueur conformément au paragraphe 2 de l'article V dudit Protocole.

Etats Parties à la Convention modifiée par ledit Protocole:

Afghanistan	Norvège
Australie	Pays-Bas
Belgique	Suède
Brésil	Tchécoslovaquie
Finlande	Turquie
Hongrie	Union sud-africaine
Mexique	Union des Républiques socialistes soviétiques
Nicaragua	

² Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume CL, page 431; volume CLX, page 439; volume CLXIV, page 421; volume CLXVIII, page 239; volume CLXXII, page 427; volume CLXXVII, page 464; volume CLXXXI, page 423; volume CLXXXV, page 411; et Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 1, page 269; volume 11, page 425 et volume 15, page 452.

³ Voir page 13 de ce volume.

Article 3

The High Contracting Parties undertake to communicate to each other in regard to any person of either sex who has committed or attempted to commit any of the offences referred to in the present Convention or in the Conventions of 1910¹ and 1921² on the Suppression of the Traffic in Women and Children, the various constituent acts of which were, or were to have been, accomplished in different countries, the following information (or similar information which it may be possible to supply under the laws and regulations of the country concerned):

(a) Records of convictions, together with any useful and available information with regard to the offender, such as his civil status, description, fingerprints, photograph and police record, his methods of operations, etc.

(b) Particulars of any measures of refusal of admission or of expulsion which may have been applied to him.

These documents and information shall be sent direct and without delay to the authorities of the countries concerned in each particular case by the authorities named in Article I of the Agreement concluded in Paris on May 18th, 1904, and, if possible, in all cases when the offence, conviction, refusal of admission or expulsion has been duly established.

Article 4

If there should arise between the High Contracting Parties a dispute of any kind relating to the interpretation or application of the present Convention or of the Conventions of 1910 and 1921, and if such dispute cannot be satisfactorily settled by diplomacy, it shall be settled in accordance with any applicable agreements in force between the Parties providing for the settlement of international disputes.

¹ League of Nations, *Treaty Series*, Volume III, page 278; Volume XI, page 429; Volume XXIV, page 207; Volume XXXV, page 335; Volume CIV, page 545; Volume CVII, page 556; Volume CXI, page 419; Volume CXVII, page 334; Volume CLX, page 453; Volume CLXIV, page 445; Volume CLXXII, page 437; and Volume CXC VII, page 426. See also Protocol amending the above Convention: United Nations, *Treaty Series*, Volume 30, page 23.

² League of Nations, *Treaty Series*, Volume IX, page 415; Volume XV, page 311; Volume XIX, page 283; Volume XXIV, page 163; Volume XXVII, page 419; Volume XXXV, page 301; Volume XXXIX, page 167; Volume XLV, page 99; Volume L, page 160; Volume LIV, page 388; Volume LXIII, page 378; Volume LXXXIII, page 373; Volume XCII, page 367; Volume C, page 156; Volume CVII, page 462; Volume CXI, page 403; Volume CXVII, page 49; Volume CXXII, page 322; Volume CXXXIV, page 399; Volume CXXXVIII, page 417; Volume CXLVII, page 319; Volume CLVI, page 182; Volume CLX, page 330; Volume CLXXII, page 391; Volume CLXXVII, page 384; and Volume CXCVI, page 404; and United Nations, *Treaty Series*, Volume 11, page 424; and Volume 15, page 450. See also Convention as amended, page 39 of this Volume.

Article 3

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer au sujet de tout individu de l'un ou l'autre sexe qui aura commis ou tenté de commettre l'une des infractions visées par la présente convention, ou par les conventions de 1910¹ et 1921², relatives à la répression de la traite des femmes et des enfants, si les éléments constitutifs de l'infraction ont été ou devaient être réalisés dans des pays différents, les informations suivantes (ou des informations analogues que permettent de fournir les lois et règlements intérieurs):

a) Les jugements de condamnation avec toutes autres informations utiles qui pourraient être obtenues sur le délinquant, par exemple sur son état civil, son signalement, ses empreintes digitales, sa photographie, son dossier de police, sa manière d'opérer, etc.

b) L'indication des mesures de refoulement ou d'expulsion dont il aurait été l'objet.

Ces documents et informations seront envoyés directement et sans délai aux autorités des pays intéressés dans chaque cas particulier par les autorités désignées conformément à l'article premier de l'arrangement conclu à Paris le 18 mai 1904. Cet envoi aura lieu, autant qu'il est possible, dans tous les cas de constatation de l'infraction, de condamnation, de refoulement ou d'expulsion.

Article 4

S'il s'élève entre les Hautes Parties contractantes un différend quelconque relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente convention ou des conventions de 1910 et 1921, et si ce différend n'a pu être résolu de façon satisfaisante par voie diplomatique, il sera réglé conformément aux dispositions en vigueur entre les Parties concernant le règlement des différends internationaux.

¹ Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume III, page 278; volume XI, page 428; volume XXIV, page 206; volume XXXV, page 334; volume CIV, page 545; volume CVII, page 556; volume CXI, page 419; volume CXVII, page 334; volume CLX, page 453; volume CLXIV, page 445; volume CLXXII, page 437; et volume CXC VII, page 426. Voir aussi Protocole amendant la Convention susmentionnée: Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 30, page 23.

² Société des Nations, *Recueil des Traités*, volume IX, page 415; volume XV, page 310; volume XIX, page 282; volume XXIV, page 162; volume XXVII, page 418; volume XXXV, page 300; volume XXXIX, page 167; volume XLV, page 99; volume L, page 160; volume LIV, page 388; volume LXIII, page 378; volume LXXXIII, page 373; volume XCII, page 367; volume C, page 156; volume CVII, page 462; volume CXI, page 403; volume CXVII, page 49; volume CXXII, page 322; volume CXXXIV, page 399; volume CXXXVIII, page 417; volume CXLVII, page 319; volume CLVI, page 182; volume CLX, page 330; volume CLXXII, page 391; volume CLXXVII, page 384; et volume CXCVI, page 404; et Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 11, page 424; et volume 15, page 450. Voir aussi Convention, sous sa forme amendée, page 39 de ce volume.

In case there is no such agreement in force between the Parties, the dispute shall be referred to arbitration or judicial settlement. In the absence of agreement on the choice of another tribunal, the dispute shall, at the request of any of the Parties, be referred to the International Court of Justice, if all the Parties to the dispute are Parties to the Statute of the International Court of Justice, and if any of the Parties to the dispute is not a Party to the Statute of the International Court of Justice, to an arbitral tribunal constituted in accordance with the Hague Convention of October 18th, 1907, for the Pacific Settlement of International Disputes.

Article 5

The present Convention, of which the English and French texts are both authoritative, shall bear this day's date, and shall, until April 1st, 1934, be open for signature on behalf of any Member of the League of Nations, or of any non-member State which was represented at the Conference which drew up this Convention or to which the Council of the League of Nations shall have communicated a copy of the Convention for this purpose.

Article 6

The present Convention shall be ratified. As from 1 January 1948 the instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify their receipt to all Members of the United Nations and to non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention.

Article 7

Members of the United Nations may accede to the present Convention. The same applies to non-member States to which the Economic and Social Council of the United Nations may decide officially to communicate the present Convention.

The instrument of accession shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations, who shall notify their receipt to all Members of the United Nations and to non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention.

Article 8

The present Convention shall come into force sixty days after the Secretary-General of the League of Nations has received two ratifications or accessions.

Au cas où de telles dispositions n'existeraient pas entre les Parties au différend, elles le soumettront à une procédure arbitrale ou judiciaire. A défaut d'un accord sur le choix d'un autre tribunal, elles soumettront le différend, à la requête de l'une d'elles, à la Cour internationale de Justice, si elles sont toutes parties au Statut de la Cour internationale de Justice, et, si elles n'y sont pas toutes parties, à un tribunal d'arbitrage constitué conformément à la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des conflits internationaux.

Article 5

La présente convention, dont les textes français et anglais feront également foi, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au premier avril 1934, ouverte à la signature de tout Membre de la Société des Nations ou de tout Etat non membre qui s'est fait représenter à la Conférence qui a élaboré la présente convention, ou auquel le Conseil de la Société des Nations aura communiqué copie de la présente convention à cet effet.

Article 6

La présente convention sera ratifiée. A partir du 1^{er} janvier 1948, les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en notifiera le dépôt à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux Etats non membres auxquels il aura communiqué copie de la convention.

Article 7

Les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies pourront adhérer à la présente convention. Il en sera de même pour les Etats non membres auxquels le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies pourra décider de communiquer officiellement la présente convention.

Les instruments d'adhésion seront transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en notifiera le dépôt à tous les Etats Membres, ainsi qu'aux Etats non membres auxquels le Secrétaire général aura communiqué copie de la convention.

Article 8

La présente convention entrera en vigueur soixante jours après que le Secrétaire général de la Société des Nations aura reçu deux ratifications ou adhésions.

It shall be registered by the Secretary-General on the day of its entry into force.

Subsequent ratifications or accessions shall take effect at the end of sixty days after their receipt by the Secretary-General.

Article 9

The present Convention may be denounced by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations. Such denunciation shall take effect one year after its receipt, but only in relation to the High Contracting Party who has notified it.

Article 10

The Secretary-General of the United Nations shall communicate to all the Members of the United Nations and to the non-member States to which the Secretary-General has communicated a copy of the Convention, the denunciations referred to in Article 9.

Elle sera enregistrée par le Secrétaire général le jour de son entrée en vigueur.

Les ratifications ou adhésions ultérieures prendront effet à l'expiration d'un délai de soixante jours, à partir du jour de leur réception par le Secrétaire général.

Article 9

La présente convention pourra être dénoncée par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Cette dénonciation prendra effet un an après sa réception et seulement à l'égard de la Haute Partie contractante qui l'aura notifiée.

Article 10

Le Secrétaire général communiquera à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'aux Etats non membres auxquels il aura communiqué copie de la convention, les dénonciations prévues à l'article 9.

No. 773

**NETHERLANDS
and
BRAZIL**

Air Transport Agreement (with annex). Signed at Rio de Janeiro, on 6 November 1947

*Official texts: Dutch, French and Portuguese.
Registered by the Netherlands on 27 April 1950.*

**PAYS-BAS
et
BRÉSIL**

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à Rio-de-Janeiro, le 6 novembre 1947

*Textes officiels néerlandais, français et portugais.
Enregistré par les Pays-Bas le 27 avril 1950.*

DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS

No. 773. LUCHTVAARTOVEREENKOMST TUSSEN DE
VERENIGDE STATEN VAN BRAZILIË EN HET KONINK-
RIJK DER NEDERLANDEN

De Regering van de Verenigde Staten van Brazilië en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, overwegende:

— dat de mogelijkheden van de burgerluchtvaart als vervoersmiddel aanzienlijk zijn toegenomen;

— dat dit vervoersmiddel, dank zij zijn karakteristieke eigenschappen, de toenadering van volkeren door de snelle verbindingen, welke het kan bewerkstelligen, begunstigt;

— dat het wenselijk is, om op veilige en ordelijke wijze de regelmatige internationale luchtdiensten te organiseren en zoveel mogelijk de ontwikkeling van internationale samenwerking op dit gebied te bevorderen, zonder daarbij schade te doen aan nationale en regionale belangen;

— dat het Haar wens is om te geraken tot de afsluiting van een algemeen multilateraal verdrag betreffende de internationale luchtvaart, waartoe alle lucht varende volkeren zijn toegetreden;

— dat in afwachting van de afsluiting van bedoeld algemeen multilateraal verdrag, waartoe beide Regeringen zullen zijn toegetreden, het noodzakelijk is een overeenkomst af te sluiten met het doel regelmatige luchtverbindingen tussen beide landen te verzekeren, een en ander in overeenstemming met de bepalingen van het Internationale Burger Luchtvaart Verdrag op 7 December 1944 te Chicago afgesloten;

hebben te dien einde Hun Gevolmachtigden aangewezen, die na hun volmachten in goede orde te hebben bevonden en te hebben uitgewisseld, overeenstemming hebben bereikt inzake de hieronder volgende artikelen:

Artikel I

De Verdragsluitende Partijen kennen elkander toe de rechten, vermeld in deze Overeenkomst en haar Bijlage, met betrekking tot de vestiging van de regelmatige internationale luchtdiensten daarin beschreven en hierna te noemen « de overeengekomen luchtdiensten ».

PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS

No. 773. ACÔRDO SÔBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E O REINO DOS PAÍSES-BAIXOS

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil e o Govêrno do Reino dos Países-Baixos, considerando:

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

— 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 aéros internacionais regulares, sem prejuizo dos interêsses nacionais e regionais, tendo em vista o desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos:

— que é sua aspiração chegar a um convênio geral multilateral que venha a reger tôdas as nações em matéria de transporte aéreo internacional;

— que enquanto não fôr celebrado êsse convênio geral multilateral, de que ambos sejam partes, torna-se necessária a conclusão de um Acôrdo destinado a assegurar comunicações aéreas regulares entre os dois países, nos têrmos da Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, aos 7 dias de dezembro de 1944;

designaram para êsse efeito, Plenipotenciarios, os quais depois de haverem trocado credenciais, achadas em boa e devida forma, acordaram nas disposições seguintes:

Artigo I

As Partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no presente Acôrdo e seu Anexo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos internacionais regulares neles descritos, e doravante referidos como « serviços convencionados ».

Artikel II

1 — Ieder der overeengekomen luchtdiensten kan worden ingesteld hetzij onmiddellijk, hetzij op een lateren datum ter keuze van de Verdragsluitende Partij aan wie deze rechten zijn toegekend, maar niet alvorens:

a). De Verdragsluitende Partij aan wie de rechten zijn toegekend een of meer luchtvaartondernemingen van haar nationaliteit heeft aangewezen om de omschreven route of routes te exploiteren;

b). De Verdragsluitende Partij die de rechten toekent, de betrokken luchtvaartonderneming of luchtvaartondernemingen heeft gemachtigd de overeengekomen diensten te openen, hetgeen zij zonder vertraging zal doen, onder voorbehoud van de bepalingen in het tweede lid van dit Artikel en van Artikel IV.

2 — Van de aangewezen luchtvaartondernemingen kan worden geëist, dat zij aan de luchtvaart-autoriteiten van de Verdragsluitende Partij, die de rechten verstrekt, het bewijs leveren, dat zij in staat zijn de eisen te vervullen, die zijn gesteld in de wetten en regelingen, die normaaliter van toepassing zijn op de exploitatie van commerciële luchtvaartondernemingen.

Artikel III

Teneinde elke discriminatie te vermijden en het beginsel van gelijkheid van behandeling te eerbiedigen wordt overeengekomen, dat:

1 — De rechten, die ieder der Verdragsluitende Partijen heft of doet heffen voor het gebruik van de luchtvaartterreinen en andere faciliteiten, te verlenen aan de luchtvaartonderneming of luchtvaartondernemingen aangewezen door de andere Verdragsluitende Partij, niet hoger zullen zijn dan die welke worden geheven voor het gebruik van bedoelde luchtvaartterreinen en faciliteiten door de nationale luchtvaartuigen in gebruik op overeenkomstige internationale luchtdiensten.

2 — De brandstoffen, de smeeroïlen en de reserve-delen, ingevoerd binnen het grondgebied van een Verdragsluitende Partij of op dit grondgebied ingeladen in luchtvaartuigen van de andere Verdragsluitende Partij door een luchtvaartonderneming aangewezen door laatstbedoelde Verdragsluitende Partij, of wel voor rekening van een dergelijke luchtvaartonderneming en uitsluitend bestemd voor het gebruik van luchtvaartuigen van die onderneming, een even gunstige behandeling zullen genieten als de behandeling van toepassing op de nationale ondernemingen, of op die van de meestbegunstigde Staat voor zover het betreft de heffing van douanerechten, inspectie-kosten of andere nationale rechten en belastingen.

3 — Ieder luchtvaartuig van een der Verdragsluitende Partijen, in gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten, zowel als de

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 de sua nacionalidade para a rota ou rotas especificadas;

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 deste artigo e as do artigo IV.

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 o 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 a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante nesse território, 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 inais favorecida, no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspeção 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 e

brandstoffen, de smeeroliën, de reserve-delen, de normale uitrusting en de boordvoorraden voor zover deze aan boord van bedoelde luchtvaartuigen blijven, ontheffing zullen genieten van de douane-rechten, de inspectiekosten, of andere overeenkomstige rechten en belastingen, zelfs in het geval waarin deze goederen gebruikt of verbruikt worden door de luchtvaartuigen op hun vlucht boven bedoeld grondgebied.

Artikel IV

Iedere Verdragsluitende Partij behoudt zich het recht voor een machtiging tot exploitatie te weigeren aan een luchtvaartonderneming aangewezen door de andere Verdragsluitende Partij, ofwel een dergelijke machtiging in te trekken, in geval zij niet het bewijs heeft, dat een overheersend deel van den eigendom en dat werkelijke contrôle van die onderneming in handen zijn van onderdanen van laatstbedoelde Verdragsluitende Partij, of in geval die luchtvaartonderneming niet handelt overeenkomstig de wetten en reglementen als bedoeld in Artikel 13 van het Internationale Burger Luchtvaart Verdrag, ofwel niet de verplichtingen nakomt haar opgelegd door deze Overeenkomst en haar Bijlage, ofwel in het geval waarin de luchtvaartuigen gebruikt door bedoelde luchtvaartonderneming niet zijn bemand met een bemanning waarvan de leden de nationaliteit bezitten van de eerste Verdragsluitende Partij, behoudens in geval van opleiding van luchtvaardend personeel.

Artikel V

Indien een der Verdragsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van de Bijlage van deze Overeenkomst te veranderen of wenst gebruik te maken van de mogelijkheid vermeld in Artikel IV, kan zij verlangen, dat overleg plaats heeft tussen de bevoegde luchtvaartautoriteiten der beide Verdragsluitende Partijen, welk overleg moet aanvangen binnen een periode van zestig (60) dagen nadat bedoeld verzoek is ingediend.

Elke wijziging in de Bijlage, overeengekomen tussen bedoelde autoriteiten, zal in werking treden na haar bevestiging door middel van een uitwisseling van diplomatieke nota's.

Artikel VI

Elk geschil tussen de Verdragsluitende Partijen met betrekking tot de uitleg of de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage, hetwelk niet is onderworpen aan de bepalingen van Hoofdstuk XVIII van het Internationale Burger Luchtvaart Verdrag als boven bedoeld, en hetwelk niet kan worden opgelost door onmiddellijk overleg, zal worden onderworpen aan arbitrage, hetzij door een scheidsgerecht, hetzij door een in onderling overleg aangewezen persoon of organisatie.

sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo, enquanto em tais aeronaves, gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo que venham a ser utilizados pelas aeronaves em vôo naquele território.

Artigo IV

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 caracterizado que uma parte substancial de propriedade e o controle efetivo da referida empresa estejam em mãos de nacionais da outra Parte Contratante ou em caso de inobservância, por essa empresa aérea, das leis e regulamentos referidos no artigo 13 da citada Convenção sobre Aviação Civil Internacional, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com este Acôrdo e seu Anexo, ou ainda quando as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por naturais da outra Parte Contratante, exceptuados os casos de adestramento de pessoal navegante.

Artigo V

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os termos do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade prevista no artigo IV supra poderá promover consulta entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tal consulta ser iniciada 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 VI

As divergências entre as Partes Contratantes, relativas à interpretação ou aplicação do presente Acôrdo ou de seu Anexo, que não estiverem sujeitas às normas prescritas no capítulo XVIII da citada Convenção sobre Aviação Civil Internacional, e não puderem ser resolvidas por meio de consulta deverão ser submetidas a um Juízo Arbitral, órgão ou entidade, à escolha das mesmas Partes Contratantes.

Artikel VII

Ieder der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde aan de andere Verdragsluitende Partij mededeling doen van haar wens deze Overeenkomst op te zeggen. Een dergelijke mededeling zal tegelijkertijd worden gezonden aan de Internationale Burger Luchtvaart Organisatie. De opzegging zal in werking treden zes (6) maanden na de dag van ontvangst van de opzegging door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij deze opzegging vóór het einde van bedoelde periode in onderlinge overeenstemming teruggetrokken zou worden. In geval de Verdragsluitende Partij, die een dergelijke opzegging mocht ontvangen, de ontvangst daarvan niet zou bevestigen, zal bedoelde opzegging geacht worden ontvangen te zijn veertien (14) dagen na de ontvangst derzelve door de Internationale Burger Luchtvaart Organisatie.

Artikel VIII

Zodra een multilateraal luchtvaartverdrag, geratificeerd door beide Verdragsluitende Partijen, in werking zal zijn getreden, zullen deze Overeenkomst en haar Bijlage worden gewijzigd, teneinde in overeenstemming te worden gebracht met de bepalingen van bedoeld multilateraal verdrag.

Artikel IX

Deze Overeenkomst vervangt alle rechten, vergunningen of machtigingen vroeger onder enige titel toegestaan door een der Verdragsluitende Partijen aan luchtvaartondernemingen van de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel X

Deze Overeenkomst en alle daarop betrekking hebbende overeenkomsten zullen worden geregistreerd bij de Internationale Burger Luchtvaart Organisatie.

Artikel XI

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlage betekent:

a) De uitdrukking «luchtvaart-autoriteiten», wat betreft de Verenigde Staten van Brazilië, de Minister van Luchtvaart, en wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, de Minister van Verkeer of de Minister onder wien de Burger Luchtvaart ressorteert, ofwel in beide gevallen, ieder persoon of iedere organisatie, die gemachtigd zal zijn de bevoegdheden in handen dezer Ministers uit te oefenen.

b) De uitdrukking «de aangewezen luchtvaartonderneming», iedere onderneming, die een der Verdragsluitende Partijen zal hebben aangewezen om de overeengekomen luchtdiensten te exploiteren en met betrekking tot

Artigo VII

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

Artigo VIII

Ao entrar em vigor uma convenção multilateral que tiver sido ratificada pelas duas Partes Contratantes, o presente Acôrdo e seu Anexo ficarão sujeitos às modificações decorrentes dessa convenção multilateral.

Artigo IX

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 X

O presente Acôrdo e todos os contratos relativos ae mesmo, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo XI

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

a) A expressão « autoridades aeronáuticas » significará, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso do Reino dos Países-Baixos, o Ministro de Transporte ou Ministro do qual depender a Aviação Civil, ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções pelos mesmos exercidas;

b) 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,

wie mededeling zal zijn gedaan aan de bevoegde luchtvaart-autoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij in overeenstemming met de bepalingen van Artikel II van de Overeenkomst.

c) De uitdrukking «regelmatige internationale luchtdienst», iedere luchtdienst met regelmatige frequentie uitgevoerd door een aangewezen luchtvaartonderneming overeenkomstig de dienstregelingen en de vooraf door de belanghebbende Regeringen goedgekeurde routes.

Artikel XII

Deze Overeenkomst zal worden goedgekeurd of zonodig geratificeerd overeenkomstig de constitutionele bepalingen van iedere Verdragsluitende Partij en zal in werking treden op de dag van uitwisseling van de desbetreffende diplomatieke nota's, welke uitwisseling zo spoedig mogelijk zal plaats vinden.

De Verdragsluitende Partijen zullen alles in het werk stellen om de bepalingen van deze Overeenkomst voor zover de administratieve bevoegdheden zulks toelaten in werking te doen treden dertig (30) dagen na de datum van ondertekening der Overeenkomst.

TEN BEWIJZE WAARVAN de Gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben ondertekend en van hun zegel hebben voorzien.

GEDAAN te Rio de Janeiro, 6 November 1947, in drie exemplaren, in de Portugese, Nederlandse en Franse taal, waarbij in geval van twijfel van interpretatie der Nederlandse en Portugese teksten de Franse taal beslissend zal zijn.

Raul FERNANDES

Aginando TROMPOWSKY

B. KLEIJN MOLEKAMP

BIJLAGE

I

De Regering van de Verenigde Staten van Brazilië geeft aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden het recht om door een of meer door haar aangewezen luchtvaartondernemingen luchtdiensten te doen uitvoeren op de routes vermeld in Aanhangsel I.

II

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden geeft aan de Regering van de Verenigde Staten van Brazilië het recht om door een of meer door haar aangewezen luchtvaartondernemingen luchtdiensten te doen uitvoeren op de routes vermeld in aangehecht Aanhangsel II.

às autoridades aeronáuticas competentes da outra Parte Contratante segundo o disposto no artigo II do presente Acôrdo;

c) A expressão « serviço aéreo internacional regular » significará serviço internacional executado com frequência uniforme, por emprêsas aéreas designadas, segundo horários e rotas preestabelecidos e aprovados pelos Governos interessados.

Artigo XII

O presente Acôrdo será ratificado em conformidade com as disposições constitucionais do cada Parte Contratante, e entrará em vigor a partir do dia da troca das ratificações, o que deverá ter lugar o mais breve possível.

Ambas as Partes Contratantes procurarão tornar efetivas as disposições do presente Acôrdo, no limite de suas atribuições administrativas, trinta (30) dias após a data de sua assinatura.

EM TESTEMUNHO DO QUE os Plenipotenciários abaixo assinados concluíram o presente Acôrdo e afixaram seus respectivos selos.

FEITO no Rio de Janeiro, no dia 6 de novembro de 1947, em dois exemplares, em línguas portuguesa, holandesa e francesa, fazendo fé, em caso de dúvida, o texto francês sôbre a interpretação dos textos português e holandês.

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

B. KLEYN MOLEKAMP

A N E X O

I

O Govêrno dos Estados Unidos do Brasil concede ao Govêrno do Reino dos Países-Baixos o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro I anexo.

II

O Govêrno do Reino dos Países-Baixos concede ao Govêrno dos Estados Unidos do Brasil o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais emprêsas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro II anexo.

III

De luchtvaartonderneming(en) aangewezen door ieder der Verdragsluitende Partijen zullen onder de voorwaarden vastgesteld in de Overeenkomst en deze Bijlage op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij op iedere route beschreven in de aangehechte Aanhangsels, het recht genieten over het grondgebied te vliegen zonder echter te landen, om er te landen wegens niet commerciële redenen op de luchtvaartterreinen, die zijn opengesteld voor het internationale verkeer, benevens het recht om in internationaal verkeer passagiers, post en goederen af te zetten en op te nemen op de punten vermeld in genoemde Aanhangsels, een en ander overeenkomstig de bepalingen van Paragraaf IV.

IV

a) De vervoersmogelijkheid aangeboden door de luchtvaartondernemingen der beide Verdragsluitende Partijen zal in nauwe verhouding staan tot de vraag naar vervoer.

b) De luchtvaartondernemingen aangewezen door beide Verdragsluitende Partijen zullen verzekerd zijn van een rechtvaardige en billijke behandeling, teneinde gebruik te kunnen maken van gelijke mogelijkheden voor de exploitatie der overeengekomen luchtdiensten.

c) De luchtvaartondernemingen aangewezen door beide Verdragsluitende Partijen zullen op de gemeenschappelijke trajecten hun wederkerige belangen respecteren, teneinde niet op onnodige wijze haar respectievelijke luchtdiensten te beïnvloeden.

d) De overeengekomen luchtdiensten zullen in beginsel als doel hebben een vervoersgelegenheid aan te bieden, die overeenkomt met de vraag naar vervoer tussen het land waar de onderneming gevestigd is en de landen van bestemming.

e) Het recht van de aangewezen luchtvaartondernemingen om internationaal vervoer, bestemd voor of afkomstig van derde landen op te nemen en af te zetten, zal worden uitgevoerd in overeenstemming met de algemene beginselen van een ordelijke ontwikkeling, zoals gehuldigd door de beide Verdragsluitende Partijen, en zal zijn onderworpen aan de voorwaarde dat het vervoersaanbod zal worden aangepast aan:

1 — de vraag naar vervoer tussen het land van oorsprong en de landen van bestemming;

2 — de eisen gesteld door een economische exploitatie van lange-afstand-verkeer;

3 — de vraag naar vervoer, die zich voordoet in de overvlogen gebieden, rekening houdend met lokale en regionale luchtdiensten.

V

De luchtvaart-autoriteiten van de Verdragsluitende Partijen zullen op verzoek van één van haar in overleg kunnen treden met betrekking tot een onderzoek naar de omstandigheden waarop de beginselen, vastgelegd in Paragraaf IV hierboven, worden toegepast, in het bijzonder om te voorkomen, dat een deel van het verkeer onrechtvaardiglijk wordt ontnomen aan een der aangewezen luchtvaartondernemingen.

III

A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes nos termos do Acôrdo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Parte Contratante, em cada uma das rotas descritas nos Quadros anexos, do direito de trânsito e de pousar para fins não comerciais nos aeroportos abertos ao tráfego internacional bem como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos referidos Quadros, sob as condições reguladoras da Secção IV.

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 assegurando às empresas aéreas designadas das duas Partes Contratantes para que possam gozar de igual oportunidade 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 se não afetarem indevidamente os respectivos serviços.

d) Os serviços convencionados terão per objetivo 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 de desenvolvimento ordenado de transporte aéreo aceitos 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 autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão a pedido de uma delas a fim de verificar se os princípios enunciados em secção IV supra estão sendo observados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes e, em particular, para evitar que o tráfego seja desviado em proporção injusta de qualquer das empresas designadas.

VI

a) Tarieven zullen op redelijke hoogte worden vastgesteld, waarbij in het bijzonder rekening zal worden gehouden met economische exploitatie-eisen, met een normale winst, met tarieven geheven door de andere ondernemingen en met karakteristieken van iedere dienst in het bijzonder.

b) De tarieven, die zullen worden ingevoerd door de vanwege iedere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartondernemingen tussen de punten op Nederlands grondgebied en de punten op Braziliaans grondgebied, zoals deze zijn vermeld in de aangehechte Aanhangsels, zullen onderworpen zijn aan de goedkeuring van belanghebbende luchtvaartautoriteiten van iedere Verdragsluitende Partij, ten minste dertig (30) dagen vóór de dag van in werking treding, welke termijn kan worden verkort in bijzondere gevallen onder voorbehoud van goedkeuring door deze autoriteiten.

c) De luchtvaartondernemingen van iedere Verdragsluitende Partij zullen zich met elkander verstaan inzake de passagiers- en goederen-tarieven, te heffen op de gemeenschappelijke trajecten van hun luchtvaartondernemingen van derde landen, die hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk op de zelfde trajecten exploiteren.

d) De aanbevelingen van de Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.) zullen bij de vaststelling der tarieven in aanmerking worden genomen.

e) Voor het geval dat de aangewezen luchtvaartondernemingen niet tot overeenstemming zouden kunnen komen inzake de vaststelling van tarieven, zullen de luchtvaart-autoriteiten der beide Verdragsluitende Partijen trachten tot een bevredigende regeling te komen.

In het uiterste geval zal worden overgegaan tot arbitrage, zoals voorzien in Artikel VI van de Overeenkomst.

VII

a) In den zin van deze Paragraaf zal de uitdrukking « wijziging van vervoersaanbod » op een bepaalde landingsplaats betekenen, dat verder dan dit punt het vervoer op de betrokken luchtdienst wordt verzekerd door de zelfde onderneming met een ander type luchtvaartuig dan dat hetwelk werd gebruikt op de zelfde dienst vóór bedoelde landingsplaats.

b) Elke wijziging van vervoersaanbod zal worden toegestaan op ieder punt van het grondgebied der beide Verdragsluitende Partijen, zoals deze punten zijn vermeld in aangehechte Aanhangsels, voor zover zulks is gerechtvaardigd door eisen te stellen aan een economische exploitatie.

c) Evenwel zal geen enkele wijziging van vervoersaanbod kunnen plaats vinden op het grondgebied van een der Verdragsluitende Partijen, in geval waarin zulks een wijziging van het karakter van de exploitatie van lange-afstand-verkeer ten gevolge zou hebben of niet in overeenstemming zou zijn met de beginselen, vastgelegd in deze Overeenkomst en haar Bijlage, in het bijzonder met Paragraaf IV der Bijlage.

d) In het bijzonder zal voor wat betreft luchtdiensten, die hun herkomst vinden in het land waarin de luchtvaartuigen zijn ingeschreven, het vertrek na

VI

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 holandês e pontos no território brasileiro, mencionados nos Quadros anexos, deverão ser submetidos à aprovação prévia das autoridades aeronáuticas para que entrem em vigor. A tarifa proposta deverá ser apresentada trinta (30) dias, no mínimo, antes da data prevista para a sua vigência, podendo esse período ser reduzido, em casos especiais, se assim fôr acordado pelas referidas autoridades aeronáuticas.

c) As empresas das Partes Contratantes entender-se-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas secções comuns de suas linhas, com conhecimento das respectivas autoridades aeronáuticas, após consulta, se fôr caso disso, às empresas aéreas de terceiros países que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte.

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

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 VI do Acôrdo.

VII

a) Para os fins da presente secção, a expressão « mudança de bitola » em uma escala determinada significa que, além desse ponto, o tráfico 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 mencionadas nos Quadros anexos.

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

wijziging van vervoersaanbod niet kunnen plaats vinden dan in aansluiting op de aankomst van de luchtvaartuigen in gebruik tot het punt van wijziging. Evenzeer zal het vervoersaanbod van het luchtvaartuig in gebruik na de wijziging van vervoersaanbod bepaald worden in overeenstemming met het vervoer dat in de oorspronkelijke luchtvaartuigen reist en normaliter voor verdere plaatsen is bestemd.

e) Indien in het luchtvaartuig in gebruik na een wijziging van vervoersaanbod, zoals deze tot stand zal zijn gekomen overeenkomstig de bepalingen sub d), een zekere vervoersgelegenheid ter beschikking is, zal deze gelegenheid kunnen worden gebruikt in beide richtingen voor internationaal vervoer afkomstig van en bestemd voor het grondgebied, waarop de wijziging plaats vindt.

VIII

Elke wijziging van luchtroutes vermeld in aangehechte Aanshangsels, die betrekking heeft op landingen in andere grondgebieden dan die der beide Verdragsluitende Partijen, zal niet als een wijziging van de Bijlage worden beschouwd. De luchtvaart-autoriteiten van iedere Verdragsluitende Partij zullen dienovereenkomstig eenzijdig kunnen overgaan tot een dergelijke wijziging, evenwel onder voorbehoud van een desbetreffende mededeling van de andere Verdragsluitende Partij.

Indien laatstgenoemden van oordeel zijn, dat in verband met de beginselen, vastgelegd in Paragraaf IV van deze Bijlage, de belangen van haar nationale luchtvaartondernemingen worden beïnvloed door de omstandigheid, dat verkeer wordt bewerkstelligd tussen haar eigen grondgebied en de nieuwe tussenlanding in derde landen door de ondernemingen van de andere Verdragsluitende Partij, zullen zij zich verstaan met de luchtvaart-autoriteiten van laatstgenoemde Partij, teneinde tot een bevredigende oplossing te komen.

IX

Vanaf het oogenblik van in werking treding van deze Overeenkomst, zullen de luchtvaartautoriteiten der Verdragsluitende Partijen elkander zo spoedig mogelijk in mededeling moeten doen met betrekking tot de machtigingen gegeven aan haar eigen aangewezen ondernemingen om de overeengekomen luchtdiensten of gedeelten daarvan te exploiteren. Deze inlichtingen zullen met name omvatten afschrift van de gegeven machtigingen, van eventuele wijzigingen daarin en van alle daarbij gevoegde documenten.

AANHANGSEL I

Nederlandse routes naar de Verenigde Staten van Brazilië en over Braziliaans grondgebied:

A — Van Nederlands grondgebied naar Brazilië

Amsterdam via tussengelegen punten in Europa en in West-Afrika naar Natal/Recife en Rio de Janeiro, in beide richtingen.

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, no tráfico internacional provenientes de ou destinado ao território no qual se realizou a mudança.

VIII

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, sejam disto notificadas, sem demora, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Se estas últimas autoridades, considerados os princípios enunciados na secção IV do presente Anexo, julgarem os interesses de suas emprêsas aéreas nacionais, prejudicados pelas emprêsas da outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfego entre o seu próprio 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.

IX

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

QUADRO I

A. Rotas holandesas com destino ao território brasileiro:

De Amsterdam, via pontos intermediários em Europa e África, para Natal ou Recife e Rio de Janeiro, em ambos os sentidos.

B — Van Nederlands grondgebied over Brazilië

Amsterdam via tussengelegen punten in Europa en in West-Afrika naar Natal/Recife — Rio de Janeiro — Sao Paulo naar derde landen langs redelijk rechtstreekse routes via Porto Alegre, in beide richtingen.

AANHANGSEL II

Braziliaanse routes naar Nederland en over Nederlands grondgebied :

A — Van Braziliaans grondgebied naar Nederland

Van Braziliaans grondgebied via tussengelegen punten in West-Afrika en Europa naar Amsterdam, in beide richtingen.

B — Van Braziliaans grondgebied over Nederlands grondgebied

1 — Van Braziliaans grondgebied via tussengelegen punten in West-Afrika en in Europa naar Amsterdam en derde landen langs redelijk rechtstreekse routes, in beide richtingen;

2 — Van Braziliaans grondgebied via tussengelegen punten naar Paramaribo en/of Curaçao en derde landen langs redelijk rechtstreekse routes, in beide richtingen.

B. Rotas holandesas através do território brasileiro:

De Amsterdam, via pontos intermediários em Europa e África, para Natal ou Recife, Rio de Janeiro, e/ou São Paulo, e daí, para pontos além em terceiros países, via Porto Alegre, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

QUADRO II

A. Rotas brasileiras com destino ao território holandês:

Do Brasil, via pontos intermediários em África e Europa, para Amsterdam, em ambos os sentidos.

B. Rotas brasileiras através dos territórios holandeses:

Do Brasil, via pontos intermediários em África e Europa, para Amsterdam, e daí, para pontos além, em terceiros países, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

Do Brasil, via Paramaribo, e/ou Curaçao para pontos em terceiros países, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

N^o 773. ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS
ENTRE LES GOUVERNEMENTS DES PAYS-BAS ET LE
BRÉSIL. SIGNÉ A RIO-DE-JANEIRO, LE 6 NOVEMBRE
1947

Le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas 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 est leur désir d'arriver à la conclusion d'une Convention générale multilatérale régissant toutes les nations en matière de transport aérien international;

— qu'en attendant la conclusion de la dite Convention générale multilatérale, dont participent les deux Gouvernements, il devient nécessaire de conclure un Accord destiné à assurer les communications aériennes régulières entre les deux pays, conformément aux dispositions de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944²;

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

Article I

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés au présent Accord et à son Annexe, en vue de l'établissement des services aériens internationaux, réguliers mentionnés en leur texte, et dorénavant désignés par l'expression « services agréés ».

¹ Entré en vigueur le 4 juillet 1949 par l'échange de notes, conformément à l'article XII.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 295; volume 26, page 420; volume 32, page 402; volume 33, page 352 et volume 44, page 346.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 773. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE NETHERLANDS AND BRAZIL, SIGNED AT RIO DE JANEIRO, ON 6 NOVEMBER 1947

The Government of the United States of Brazil and the Government of the Kingdom of the Netherlands, 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 their desire to achieve the conclusion of a general multi-lateral Convention on international air transport governing all nations;

— that pending the conclusion of such general multilateral Convention to which the two Governments will be parties, it is necessary to conclude an Agreement for the purpose of ensuring regular air communications between the two countries in accordance with the provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944;²

— 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 this Agreement and its Annex, in order that there may be established the regular international air services described therein and hereinafter referred to as "agreed services".

¹ Came into force on 4 July 1949 by the exchange of notes, in accordance with article XII.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352 and Volume 44, page 346.

Article II

1. Chacun des services agréés peut être mis en exploitation immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie Contractante à qui ses 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 de sa nationalité pour exploiter la ou les routes spécifiées.

b) la Partie Contractante qui accorde les droits ait autorisée 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 IV.

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 des dits 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 des 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 des dits aéronefs, bénéficieront de l'exemption des droits de douane, frais

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 IV, it shall do without delay.

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 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 similar duties

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 du dit territoire.

Article IV

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 soient 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 13 de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale, ou ne remplit pas les obligations que lui imposent le présent Accord et son Annexe, ou dans le cas où les aéronefs mis en service par cette entreprise ne seraient pas pourvus d'équipage, dont les membres possèdent la nationalité d'origine de la première Partie Contractante, sauf lorsqu'il s'agit de l'entraînement du personnel navigant.

Article V

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 IV, 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 VI

Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et de son Annexe qui n'est pas subordonné aux dispositions du Chapitre XVIII de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale précitée, et qui ne peut pas être réglé par voie de consultation directe, sera soumis à l'arbitrage, soit par un Tribunal, soit par toute autre personne ou organisme convenu.

Article VII

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 de l'Aviation Civile

or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights within that territory.

Article IV

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 laws and regulations referred to in Article 13 of the Convention on International Civil Aviation or to perform its obligations under the present Agreement and its Annex, or when aircraft operated by such airline are not manned by nationals of the other Contracting Party, except in cases where air crews are being trained.

Article V

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 IV, 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 VI

Any dispute between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of its Annex which is not covered by the provisions of Chapter XVIII of the aforementioned Convention on International Civil Aviation, and which cannot be settled through direct consultation, shall be referred for decision to an Arbitral Tribunal or to some other agreed person or body.

Article VII

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 International Civil Aviation Organization. The Agreement shall

Internationale. La dénonciation deviendra effective 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 réception, la dite notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après sa réception à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article VIII

Dès l'entrée en vigueur d'une Convention multilatérale, ratifiée par les deux Parties Contractantes, cet Accord et son Annexe devront être amendés de façon à s'ajuster aux dispositions de la dite Convention multilatérale.

Article IX

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 X

Le présent Accord et tous les contrats qui s'y rapportent seront enregistrés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article XI

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

a) l'expression « autorités aéronautiques » s'entendra en ce qui concerne les Etats-Unis du Brésil, le Ministre de l'Aéronautique et en ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le Ministre du Transport ou le Ministre auquel ressortit l'Aviation Civile, ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme, qui serait habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par eux.

b) l'expression « entreprise de transport aéronautique désignée » s'entendra de toute entreprise que l'une des Parties Contractantes aura choisie pour exploiter les services agréés et qui aura fait l'objet d'une notification aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie Contractante conformément aux dispositions de l'article II du présent Accord;

c) l'expression « service aérien international régulier » s'entendra de tout service exploité avec uniformité de fréquence par une entreprise de transport aérien désignée d'accord avec les horaires et routes approuvés d'avance par les gouvernements intéressés.

terminate six (6) months after the date of receipt of the notice to terminate by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement between 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 International Civil Aviation Organization.

Article VIII

With the entry into force of a multilateral convention ratified by both Contracting Parties, this Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with the provisions of the said multilateral Convention.

Article IX

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 X

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

Article XI

For the purposes of this Agreement and its Annex:

(a) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the United States of Brazil the Minister for Air, and in the case of the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport or the Minister responsible for Civil Aviation, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions at present exercised by them.

(b) 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.

(c) The term "regular international air service" shall mean any international service operated on a regular schedule by a designated airline in accordance with time-tables and routes agreed to in advance by the Governments concerned.

Article XII

Cet accord sera approuvé ou ratifié, selon le cas, conformément aux dispositions constitutionnelles de chaque Partie Contractante et entrera en vigueur à partir du jour de l'échange de notes diplomatiques à cet effet, ce qui sera fait le plus tôt possible.

Les Parties Contractantes s'efforceront de rendre effectives les dispositions du présent Accord dans les limites de leurs attributions administratives, trente (30) jours après la date de sa signature.

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

FAIT à Rio-de-Janeiro, le 6 novembre 1947, en double exemplaire, en langues portugaise, néerlandaise et française, le texte français faisant foi en cas de doute sur l'interprétation des textes portugais et néerlandais.

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

B. KLEIJN MOLEKAMP

ANNEXE

I

Le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil accorde au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas 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 du Royaume des Pays-Bas 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 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 les dits Tableaux, conformément aux dispositions de la Section IV.

Article XII

This Agreement shall be approved or ratified as the case may be, in accordance with the terms of the Constitution of each Contracting Party, and shall come into force on the date of the exchange of diplomatic notes to this effect, which shall take place as soon as possible.

The Contracting Parties shall endeavour to put the provisions of this Agreement into effect, so far as lies within their administrative powers, thirty (30) days after the date of signature.

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

DONE in duplicate at Rio de Janeiro, this 6th day of November 1947, in the Portuguese, Dutch and French languages, the French text being regarded as authentic in case of doubt as to the interpretation of the Portuguese and Dutch texts.

Raul FERNANDES

Armando TROMPOWSKY

B. KLEIJN MOLEKAMP

ANNEX

I

The Government of the United States of Brazil grants the Government of the Kingdom of the Netherlands 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 Kingdom of the Netherlands 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, in accordance with the provisions of Section IV.

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. à 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. à la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

V

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes pourront se consulter à la demande de l'une d'elles 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

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 appliqués par les autres entreprises et des caractéristiques présentées par chaque service.

b) Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie Contractante, entre les points du territoire néerlandais 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 entreprises de transport aérien de chaque Partie Contractante s'entendront sur les tarifs de passagers et de marchandises à appliquer sur les tronçons

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 belong 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 the capacity shall be related:

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

(2) to the requirements of economic through airline operation;

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

V

The aeronautical authorities of the Contracting Parties may consult together, at the request of either of them, to determine the conditions in which the principles set forth in Section IV above are being complied with, and in particular to prevent an unfair proportion of traffic being diverted from any designated airline.

VI

(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.

(b) The rates to be charged by the designated airlines of either Contracting Party between the points in Netherlands 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) The airlines of each Contracting Party shall agree on the passenger and goods rates to be applied on the joint sections of their routes, after consultation

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.

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

e) Au cas où les entreprises de transport aérien désignées, ne pourraient se mettre d'accord sur la fixation des termes, 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 à l'article VI de l'Accord.

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 la dite 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.

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 la dite Annexe.

d) En particulier, pour les services en provenance du pays d'immatriculation des aéronefs, les départs 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 points 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

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 d'une entreprise de transport aérien nationale,

where necessary with the airlines of third countries operating all or part of the same routes.

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

(*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 VI of the Agreement.

VII

(*a*) For the purposes 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

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

sont affectés par le fait qu'un trafic est assuré entre leur propre territoire et la nouvelle escale en pays tiers, par les entreprises de l'autre Partie Contractante, elles se concerteront avec les autorités aéronautiques de cette dernière afin de parvenir à un accord satisfaisant.

IX

A partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, les autorités aéronautiques des 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 des dits services. Ces informations comporteront notamment copie des autorisations accordées, de leurs modifications éventuelles, ainsi que de tous documents annexés.

TABLEAU I

A. Routes néerlandaises à destination du territoire brésilien:

De Amsterdam, via des points intermédiaires en Europe et Afrique, vers Natal ou Recife et Rio-de-Janeiro, dans les deux sens.

B. Routes néerlandaises desservant et traversant le territoire brésilien:

De Amsterdam via des points intermédiaires en Europe et Afrique, vers Natal ou Recife, Rio-de-Janeiro et/ou Sao-Paulo et de là, via Porto-Alegre, vers des points en pays tiers, suivant des itinéraires raisonnablement directs, dans les deux sens.

TABLEAU II

A. Routes brésiliennes à destination du territoire néerlandais:

Du Brésil, via des points intermédiaires en Afrique et Europe, vers Amsterdam, dans les deux sens.

B. Routes brésiliennes desservant et traversant le territoire néerlandais:

Du Brésil, via des points intermédiaires en Afrique et Europe, vers Amsterdam et de là vers des points intermédiaires en pays tiers, suivant des itinéraires raisonnablement directs, dans les deux sens.

Du Brésil, via Paramaribo et/ou Curaçao vers des points en pays tiers, suivant des itinéraires raisonnablement directs, dans les deux sens.

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.

IX

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.

SCHEDULE I

A. Netherlands routes to Brazilian territory:

From Amsterdam, via intermediate points in Europe and Africa to Natal or Recife, and Rio de Janeiro in both directions.

B. Netherlands routes serving and crossing Brazilian territory:

From Amsterdam, via intermediate points in Europe and Africa to Natal or Recife, Rio de Janeiro and/or Sao Paulo and, via Porto Alegre, to points in third countries, by reasonably direct routes in both directions.

SCHEDULE II

A. Brazilian routes to Netherlands territory:

From Brazil, via intermediate points in Africa and Europe to Amsterdam in both directions.

B. Brazilian routes serving and crossing Netherlands territory:

From Brazil, via intermediate points in Africa and Europe to Amsterdam and beyond to intermediate points in third countries by reasonably direct routes in both directions.

From Brazil, via Paramaribo and/or Curaçao to points in third countries by reasonably direct routes in both directions.

No. 774

AFGHANISTAN
and
INDIA

**Agreement regarding radio-telegraphic communications between
their respective countries. Signed at Kabul, on
14 December 1949**

*Official texts: Persian and English.
Registered by Afghanistan on 1 May 1950.*

AFGHANISTAN
et
INDE

**Accord relatif aux communications radiotélégraphiques entre
les deux pays. Signé à Kaboul, le 14 décembre 1949**

*Textes officiels persan et anglais.
Enregistré par l'Afghanistan le 1^{er} mai 1950.*

ماده ششم : — طرفین متعاهدین موافقت مینمایند که حق مخصوص رادیو متذکره ماده (۵) قرار ذیل حساب شود .
 $\frac{2}{3}$ (دو ثلث) آن بحساب استاسیون فرستنده و $\frac{1}{3}$ (یک ثلث) آن بحساب استاسیون اخذه کریدت خواهد شد .
 محصولات ترمینل حسب مقررات ماده (۵) به یکی از طرفین کریدت خواهد شد .

ماده هفتم : — نرخ رادیو تیلگرامات ترانزیتی مطابق تابلوهای A و B منتشره دفتر اتحادیه بین المللی تیلگرافی اخذ خواهد شد . تغییرات متعلقه به نرخها توسط حکومت مربوطه ذریعه دفتر اتحادیه بین المللی تیلگرافی برن به تمام اعضای اتحادیه نوته داده خواهد شد .

ماده هشتم : — صورت حساب رادیو تیلگرامات که بین طرفین مبادله میشود هر سه ماه بصورت منظم ترتیب خواهد شد . هر یک از طرفین متعاهدین آنرا در دو نسخه ترتیب و برای طرف دیگر ارسال میدارد . طرف دیگر یک نسخه را ضبط و نسخه دیگر را پس از رسیدگی و تصدیق به دفتر مبدأ اعاده خواهد نمود .

ماده نهم : — مبلغ بدیهی که از موازنه حساب بفرانک طلائی بین المللی حاصل میشود از قرار یک دلار مساوی $\frac{3}{0.61}$ فرانک طلائی به دلار تسعیر و معادل آن به هر اسعاریکه اداره دانش خوانسته باشد توسط اداره مدیون به اداره طلبکار پرداخته خواهد شد . و مبلغ بدیهی منتها الی یکماه پس از تاریخ وصول نسخه مصدق باید تادیه شود . تمام مصارف مربوط به تادیه و پرداخت به عهده اداره مدیون خواهد بود .

ماده دهم : — طرفین متعاهدین موافقه مینمایند که هر گاه در محصولات انتهائی و ترانزیتی خود ها در آینده تغییرات بدهند تغییرات مذکور بر طبق مندرجات نظامنامه های تیلگرافی بین المللی مرعی الاجراء قرار داده خواهد شد .

ماده یازدهم : — رادیو تیلگرامات سرویسی بین استاسیونهای طرفین متعاهدین در صورتیکه از مؤسسات رسی رادیو تیلگرافی طرفین صادر شود بطور مجانی مبادله و صورت خواهد گرفت .
 ماده دوازدهم : — در سائر موارد که در موافقه هذا پیش بینی و یا اشاره به آن نشده بر طبق مقررات رگلمانهای تیلگرافی (تجدید شده قاهره ۱۹۳۸) منضمه به قرار داد تیلگرافی بین المللی عمل خواهد شد .

ماده سیزدهم : — موافقه هذا برای مدت سه سال سر از تاریخیکه در ماده (۱۴) تذکار گردیده مرعی الاجراء قرار داده خواهد شد . هر گاه یکی از طرفین خیال فسخ موافقه را داشته باشد باید نوته فسخ آنرا شش ماه قبل از انقضای مدت به سر رسیدن موافقه بدهد .

ماده چهاردهم : — موافقه هذا سه ماه پس از تاریخ امضاء بموقع اجراء گذارده میشود این موافقه به دو لسان انگلیسی و فارسی در وزارت امور خارجه کابل به تاریخ ۲۲ قوس سال ۱۳۲۸ ترتیب و امضاء گردیده و نسخه های مذکور حق مساوی دارند برای مصداق آن نمایندگان مختار مذکور اسامی خود را امضاء نموده اند .

محل امضاء غلام محمد

محل امضاء رو بیچند

No. 774. PERSIAN TEXT — TEXTE PERSAN

نظر به اینکه حکومت پاد شاهی افغانستان و حکومت هند مساویانه مائل میباشند که روابط رادیو تیلگرافی بطور منظم و مستقیم بین طرفین دائر گردد و برای انجام این مقصود قرار داد مخصوصی عقد و امضاء نمایند جهت این منظور نمایندگان مختار خود را قرار ذیل معین نمودند.

از طرف حکومت پاد شاهی افغانستان عالیقدر جلالتمآب غلام محمد خان وزیر مخابرات .

از طرف حکومت هند عالیقدر جلالتمآب ونگ کماندر روچند سفیر کبیر دولت هند در کابل .

پس از تبادل و ملاحظه صحت اعتبار نامه های یکدیگر قرار ذیل موافقت نمودند .

ماده اول : — مبادله مخابرات رادیو تیلگرافی حکومتی و شخصی بین مملکتین و بطور ترازیت مرتباً بر قرار خواهد شد برای انجام این منظور طرفین متعاهدین متقبل میشوند که استاسیونهای رادیو تیلگرافی را در نقاط ذیل قراریکه موافقه شده بکار بیندازند .

از طرف حکومت پاد شاهی افغانستان : استاسیون بی سیم (YAK) کابل .

از طرف حکومت هند : استاسیون بی سیم (ATS2) بمبئی .

اوقات مخابرات به نقاط مذکور قراریکه وقتاً فوقتاً بین متخصصین فنی طرفین متعاهدین موافقه

میشود به عمل خواهد آمد .

ماده دوم : — هر یک از طرفین متعاهدین صورت از اسامی کلیه استاسیونهای رادیو تیلگرافی واقع در مملکت خود را که برای مخابرات مفتوح و موزون است بطرف دیگر تهیه خواهد نمود .

ماده سوم : — رادیو تیلگرامات به اعداد عربی و حروف لاتین به کلیه زبانهاییکه بر طبق نظامنامه تیلگرافی بین المللی استعمال آن مجاز است بین مملکتین مبادله میشود .

استعمال اعداد شفرتها برای رادیو تیلگرامات حکومتی مجاز است .

ماده چهارم : — طرفین متعاهدین قبول مینمایند که فعلاً فقط رادیو تیلگرامات عادی ضروری (URGENT) مطبوعاتی (PRESSE) مترولوژی (OBS) کود حکومتی () ()

و کود تجارتي () را بپذیرند .

ماده پنجم : — نرخهای رادیو تیلگرامات بین طرفین متعاهدین چه حکومتی و یا شخصی باشد قرار ذیل معین میگردد :

الف نرخ رادیو تیلگرامات عادی .

ترمیتل افغانستان — (۳۰) ساتتیم طلائی

ترمیتل هند — (۳۰) ساتتیم طلائی

حق مخصوص رادیو — (۱۰) ساتتیم طلائی

جمله هفتاد و پنج ساتتیم طلائی فی لفظ .

ب/ نرخ رادیو تیلگرامات ضروری دو چند نرخ مذکور .

ج/ نرخ رادیو تیلگرامات مطبوعاتی و مترولوژی نصف نرخ مذکور .

د/ نرخ رادیو تیلگرامات کود حکومتی (SCDE) و کود تجارتي (CDE) ۳/۰

ه بر پنج نرخ مذکور .

No. 774. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF AFGHANISTAN AND INDIA REGARDING RADIO-TELEGRAPHIC COMMUNICATIONS BETWEEN THEIR RESPECTIVE COUNTRIES. SIGNED AT KABUL, ON 14 DECEMBER 1949

The Government of India and the Royal Government of Afghanistan being equally desirous of establishing and maintaining direct and regular radio-telegraphic communication between their respective countries wish to make a special agreement and for this purpose they have appointed the following as their plenipotentiaries:

The Government of India His Excellency W/CR RUP CHAND, Indian Ambassador Kabul.

The Royal Government of Afghanistan His Excellency GHULAM MOHAMMAD KHAN, Minister for Communication;

Who having examined each other's credentials and found them good and in due order, have agreed as follows.

Article 1

The exchange of radio-telegraphic messages, whether State or Private and messages in transit will be regularly established between the two countries. For this purpose the contracting parties agree to start radio-telegraphic stations at the following places as agreed:

The Government of India ATS 2 Bombay.

The Royal Government of Afghanistan Y.A.K. Kabul.

The timings at these places shall be as may be agreed upon from time to time between the technical experts of the contracting parties.

Article 2

Either contracting party will furnish to the other a list of the names of all radio-telegraphic stations which are suitable in its territory and open for transmission.

¹ Came into force on 14 March 1950, three months after its signature, in accordance with article 14.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 774. ACCORD¹ ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE L'AFGHANISTAN ET DE L'INDE RELATIF AUX COMMUNICATIONS RADIOTÉLÉGRAPHIQUES ENTRE LES DEUX PAYS. SIGNÉ A KABOUL, LE 14 DÉCEMBRE 1949

Le Gouvernement de l'Inde et le Gouvernement Royal d'Afghanistan, également désireux d'établir et de maintenir des communications radiotélégraphiques directes et régulières entre leurs pays respectifs, désirent conclure un accord spécial et, à cette fin, ont désigné pour leurs plénipotentiaires:

Le Gouvernement de l'Inde, Son Excellence le Wing Commander RUP CHAND, Ambassadeur de l'Inde à Kaboul.

Le Gouvernement Royal d'Afghanistan, Son Excellence GHULAM MOHAMMAD KHAN, Ministre des Communications;

Lesquels après s'être soumis leurs lettres de créances trouvées en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Il est établi entre les deux pays un échange régulier de messages radiotélégraphiques d'Etat ou privés et de messages en transit. A cette fin, les Parties contractantes conviennent d'ouvrir des stations radiotélégraphiques aux lieux suivants:

Le Gouvernement de l'Inde, à Bombay ATS 2.

Le Gouvernement Royal de l'Afghanistan, à Kaboul Y.A.K.

Les heures de transmission en ces lieux seront déterminées, de temps à autre, par voie d'accord entre les techniciens des Parties contractantes.

Article 2

Chaque Partie contractante fournira à l'autre la liste de toutes les stations radiotélégraphiques situées sur son territoire qui peuvent transmettre.

¹ Entré en vigueur le 14 mars 1950, trois mois après sa signature, conformément à l'article 14.

Article 3

Radio-telegrams between the two countries will be exchanged in Arabic figures and Latin letters in all those languages which are allowed under the International telegraphic regulations.

Provided that the use of cypher figures will be allowed only for State radio-telegrams.

Article 4

The contracting parties agree for the present to accept only ordinary, urgent, press, meteorological, state code and commercial code telegrams.

Article 5

The rates for radio-telegrams between the two contracting parties, whether State or Private, are fixed as under:

A) The rate for transmission of ordinary radio-telegrams is:

Terminal Afghanistan.	30 cents of gold	} Total 75 cents of gold per word.
Terminal India.	30 cents of gold	
Special radio fee	15 cents of gold per word	

B) The rate for urgent radio-telegrams will be double this rate.

C) The rate for press and Meteorological radio-telegrams will be half this rate.

D) The rate for State Code and Commercial Code radio-telegrams will be 3/5th of this rate.

Article 6

The contracting parties agree that the special radio fee mentioned in Article 5 will be accounted for as follows —

2/3rds will be credited to the transmitting station and 1/3rd to the receiving station. The terminal fees will be credited to either party as prescribed in Article 5.

Article 7

As regards radio telegrams in transit the rate to be charged by the two Governments will be in conformity with the tabular forms 'A' and 'B' published

Article 3

Les radiotélégrammes entre les deux pays seront échangés en chiffres arabes et en caractères latins, dans toutes les langues qui sont autorisées en vertu du Règlement télégraphique international.

Etant entendu toutefois que l'emploi du langage chiffré n'est autorisé que pour les radiotélégrammes d'Etat.

Article 4

Les Parties contractantes conviennent à l'heure actuelle de n'accepter que les télégrammes ordinaires, urgents, de presse, météorologiques et les télégrammes d'Etat CDE et commerciaux CDE.

Article 5

La taxe des radiotélégrammes échangés entre les deux Parties contractantes qu'il s'agisse de télégrammes d'Etat ou de télégrammes privés, est fixée de la manière suivante:

A) La taxe de transnission des radiotélégrammes ordinaires s'établit comme suit:

Taxe terminale pour l'Afghanistan.	30 centimes or	} Total
Taxe terminale pour l'Inde	30 centimes or	
Droit spécial radio.	15 centimes or par mot	
		} 75 centimes or
		} par mot

B) La taxe des radiotélégrammes urgents est le double de la taxe ordinaire.

C) La taxe des radiogrammes de presse et météorologiques est la moitié de la taxe ordinaire.

D) La taxe des radiotélégrammes d'Etat CDE et commerciaux CDE est fixée aux trois cinquièmes de la taxe ordinaire.

Article 6

Les Parties contractantes conviennent que le droit spécial radio prévu à l'Article 5 sera partagé de la manière suivante:

Les deux tiers seront portés au crédit de la station émettrice et le tiers à celui de la station réceptrice. Les taxes terminales seront portées au crédit de l'une ou l'autre Partie comme il est prévu à l'Article 5.

Article 7

En ce qui concerne les radiotélégrammes en transit, les deux Gouvernements prélèveront des taxes suivant les tableaux « A » et « B » publiés par

by the Bureau of the International Telegraph Union. Any changes in the rates will be notified by the respective Governments to all members of the Union through the International Telegraph Union, Berne.

Article 8

The statement of account of radio-telegraphic messages exchanged between the two countries will be prepared regularly every three months. Either contracting party will send two copies of the account to the other party. The other party will retain one copy and return the other to the sender after verification and confirmation.

Article 9

In balancing the account the amount due to either contracting party will appear in international gold francs. These will be exchanged into dollars at the rate of 3.061 gold francs for one dollar and the dollar equivalent will be paid by the debtor to the creditor in such currency as the latter may desire and shall be paid one month after the receipt of the certified copy at the latest. All expenses incurred in connection with the payment will be borne by the debtor.

Article 10

The contracting parties agree that if at any time in the future they change their terminal and transit fees these changes will be applied in accordance with the provision contained in the International Telegraph Regulations.

Article 11

No charge will be made for service radio-telegrams exchanged between the stations of the contracting parties, between the official radio-telegraphic organisations.

Article 12

Matters which are not included in or not referred to in this agreement, will be governed by the Telegraph Regulations (Revision of Cairo, 1938) annexed to the International Tele-Communication Convention.

Article 13

This agreement shall be in force three years from the date provided in Article 14. Thereafter either party may terminate by giving notice at least six months prior to the date when it wishes to terminate the agreement.

le Bureau de l'Union internationale télégraphique. Toute modification de ces taxes sera notifiée par les Gouvernements respectifs à tous les membres de l'Union par l'intermédiaire de l'Union internationale télégraphique à Berne.

Article 8

Le relevé comptable des messages télégraphiques échangés entre les deux pays sera établi régulièrement tous les trois mois. Chaque Partie contractante en adressera deux exemplaires à l'autre Partie, laquelle en conservera un et retournera l'autre à l'expéditeur après vérification et confirmation.

Article 9

Lorsque le compte sera soldé, le montant dû à l'une ou l'autre Partie contractante, apparaîtra en francs-or internationaux. Ceux-ci seront convertis en dollars au taux de 3,061 francs-or pour un dollar et l'équivalent en dollars sera versé par le débiteur au créancier dans la monnaie que ce dernier désirera ; ce versement doit être effectué un mois au plus tard après réception de la copie certifiée conforme. Tous les frais encourus à l'occasion du paiement sont à la charge du débiteur.

Article 10

Les Parties contractantes conviennent qu'au cas où elles modifieraient leurs taxes terminales et de transit à un moment quelconque dans l'avenir, ces modifications interviendront dans des conditions conformes à la disposition qui figure dans le Règlement télégraphique international.

Article 11

Aucun droit ne sera prélevé pour les radiotélégrammes de service échangés entre les stations des Parties contractantes ou entre les organisations radio-télégraphiques officielles.

Article 12

Les questions qui ne sont pas comprises ou visées dans le présent Accord seront régies par le Règlement télégraphique (Revision du Caire, 1938) annexé à la Convention internationale des télécommunications.

Article 13

Le présent Accord demeurera en vigueur pendant trois ans à partir de la date prévue à l'Article 14. Par la suite, chacune des Parties pourra le dénoncer moyennant préavis donné six mois au moins avant la date à laquelle elle entend y mettre fin.

Article 14

This agreement shall come into force three months after the date that it is signed. This agreement has been drawn up and signed in Foreign office Kabul on the 14th of December 1949 in two languages, English and Persian, both texts being of equal authenticity.

IN WITNESS WHEREOF the plenipotentiaries aforesaid have signed their names.

For the Royal Government
of Afghanistan

GHULAM MOHAMMAD

For the Government of India

RUP CHAND

Article 14

Le présent Accord entrera en vigueur trois mois après la date de sa signature. Le présent Accord a été rédigé et signé au Ministère des affaires étrangères à Kaboul, le 14 décembre 1949, en deux langues, savoir, en anglais et en persan, les deux textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires susmentionnés ont apposé leur signature.

Pour le Gouvernement Royal
d'Afghanistan

GHULAM MOHAMMAD

Pour le Gouvernement de l'Inde

RUP CHAND

No. 775

**SWEDEN
and
YUGOSLAVIA**

**Exchange of notes constituting an agreement concerning air
transport. Belgrade, 6 October 1947**

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

**SUÈDE
et
YOUgoslavie**

**Echange de notes constituant un accord relatif aux transports
aériens. Belgrade, 6 octobre 1947**

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

N° 775. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹
ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE LA SUÈDE ET
DE LA YOUGOSLAVIE RELATIF AUX TRANSPORTS
AÉRIENS. BELGRADE, 6 OCTOBRE 1947

I

LÉGATION DE SUÈDE

Belgrade, le 6 octobre 1947

Monsieur le Ministre,

Ayant constaté que les Gouvernements suédois et yougoslave sont également animés du désir d'établir des communications rapides entre les deux pays et de conclure à ces fins dans un proche avenir un accord concernant les services aériens entre leurs territoires respectifs, les deux Gouvernements sont d'accord d'établir sans délai un service aérien de courrier entre la Suède et la Yougoslavie.

Les avions suédois en Yougoslavie comme les avions yougoslaves en Suède observeront les dispositions en vigueur dans l'autre pays en ce qui concerne l'itinéraire de vol et de trafic. Ces dispositions seront communiquées de part et d'autre ainsi que tout changement qui peut être introduit dans elles ou concernant l'installation de nouveau radiophares, etc.

L'itinéraire que suivront les avions entre Stockholm et Belgrade sera fixé quand les permis de survol seront obtenus des pays transitaires, et le service ne pourra commencer que lorsque les deux parties contractantes auront obtenu les autorisations nécessaires des pays intéressés. Il reste entendu que les deux Gouvernements s'intéresseront mutuellement à obtenir le plus rapidement possible les permis en question.

Les avions sur cette ligne auront droit de transporter des passagers, etc., à destination ou en provenance des pays transitaires.

Du côté suédois le trafic sera assuré par la Société aéro-transport (ABA) et du côté yougoslave par la Société yougoslave des transports aériens (JAT). Les deux sociétés auront droit d'avoir des représentants dans la capitale de l'autre pays.

¹ Entré en vigueur le 6 octobre 1947 par l'échange desdites notes.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 775. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF SWEDEN AND YUGOSLAVIA CONCERNING AIR TRANSPORT. BELGRADE, 6 OCTOBER 1947

I

SWEDISH LEGATION

Belgrade, 6 October 1947

Sir,

The Swedish and Yugoslav Governments, being desirous of establishing rapid communications between the two countries and of concluding to that effect in the near future an agreement concerning the air services between their respective territories, have agreed to establish immediately an air mail service between Sweden and Yugoslavia.

Swedish aircraft in Yugoslavia and Yugoslav aircraft in Sweden shall each observe the provisions in force in the other country with regard to the flight and traffic plan. These provisions shall be communicated by each party to the other, together with any changes that may be made in them or concerning the installation of new wireless beacons etc.

The route to be followed by aircraft between Stockholm and Belgrade shall be fixed when the permits for flight over transit countries are obtained, and the service shall not be opened until the two contracting parties have obtained the necessary authorizations from the countries concerned. It is understood that the two Governments will take steps to obtain the permits in question as quickly as possible.

Aircraft on this route shall be entitled to transport passengers etc. to or from the transit countries.

On the Swedish side, the airline will be operated by the Aero-Transport Company (ABA) and on the Yugoslav side by the Yugoslav Air Transport Company (JAT). Each of the two companies will be entitled to have representatives in the capital of the other country.

¹ Came into force on 6 October 1947 by the exchange of the said notes.

Les prix des transports seront calculés en relation avec ceux actuellement en vigueur pour les lignes existantes entre Stockholm, Prague et Belgrade.

Les courriers diplomatiques ainsi que les fonctionnaires en mission des deux Gouvernements auront une priorité absolue sur les passagers privés.

Afin de se rendre compte des possibilités de l'ouverture du service régulier sur cette ligne et dans le but de se familiariser avec les aérodromes d'atterrissage ainsi qu'avec les services de sécurité, les entreprises intéressées auront la faculté, avant de commencer le service régulier sur cette ligne d'effectuer un ou, au besoin, plusieurs vols d'essai.

Les paiements mutuels relatifs au service aérien de courrier y compris les revenus de trafic de toute sorte découlant de ce service seront transférés conformément aux Articles II et III du Protocole de Paiement entre la Suède et la République Fédérative Populaire de Yougoslavie en date du 12 avril 1947.

Le présent arrangement restera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un accord définitif réglant les services aériens entre les deux pays, mais il pourra être dénoncé à tout moment avec un préavis de trois mois.

La présente note et celle que Votre Excellence voudra bien me faire parvenir serviront à constater l'accord intervenu à ce sujet entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération.

(Signé) G. DE REUTERSKIÖLD

Son Excellence
Monsieur Vladimir Velebit
Adjoint du Ministre des affaires étrangères, etc., etc., etc.
Belgrade

II

N° 418806

Belgrade, le 6 octobre 1947

Monsieur le Ministre,

Ayant constaté que les Gouvernements yougoslave et suédois sont également animés du désir d'établir des communications rapides entre les deux pays et de conclure à ces fins dans un proche avenir un accord concernant

Transport costs will be calculated in relation to those at present in force for existing routes between Stockholm, Prague and Belgrade.

Diplomatic couriers and officials on mission of the two Governments shall have absolute priority over private passengers.

In order to ascertain the possibilities of opening the regular service on this route and in order to familiarize themselves with the landing aerodromes and security services, the airlines concerned will be entitled to make one or, if necessary, several test flights before starting the regular service on this route.

The mutual payments in respect of the air mail service, including traffic receipts of every kind derived from this service, shall be transferred according to Articles II and III of the Payments Protocol between Sweden and the Federal People's Republic of Yugoslavia dated 12 April 1947.

The present arrangement shall remain in force until it is replaced by a definitive agreement governing the air services between the two countries, but it may be denounced at any time subject to three months' notice.

The present note and Your Excellency's reply will serve to confirm the agreement reached on this subject between our two Governments.

I have the honour to be etc.

(Signed) G. DE REUTERSKIÖLD

His Excellency
Mr. Vladimir Velebit
Deputy Minister of Foreign Affairs, etc.
Belgrade

II

No. 418806

Belgrade, 6 October 1947

Sir,

The Yugoslav and Swedish Governments, being desirous of establishing rapid communications between the two countries and of concluding to that effect in the near future an agreement concerning the air services between

les services aériens entre leurs territoires respectifs, les deux Gouvernements sont d'accord d'établir sans délai un service aérien de courrier entre la Yougoslavie et la Suède.

[*Voir note I*]

(*Signé*) Vladimir VELEBIT

Son Excellence
Monsieur Gunnar de Reuterskiöld
Envoyé Extraordinaire et Ministre
Plénipotentiaire de Suède
Belgrade

their respective territories, have agreed to establish immediately an air mail service between Yugoslavia and Sweden.

[*See note I*]

(*Signed*) Vladimir VELEBIT

His Excellency
Mr. Gunnar de Reuterskiöld
Envoy Extraordinary and Minister
Plenipotentiary of Sweden
Belgrade

No. 776

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

**Exchange of notes constituting an agreement for reciprocal
facilities for the operation of a commercial air service.
London, 24 and 27 May 1948**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

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

**Echange de notes constituant un accord relatif à la concession
réciproque de facilités pour l'exploitation d'un service com-
mercial de transport aérien. Londres, 24 et 27 mai 1948**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 776. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF LUXEMBOURG FOR RECIPROCAL FACILITIES FOR THE OPERATION OF A COMMERCIAL AIR SERVICE. LONDON, 24 AND 27 MAY 1948

I

Mr. Ernest Bevin to Monsieur André Clasen

Foreign Office, 24th May, 1948

Your Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's Notes of 9th and 15th March, in which you requested, on behalf of the Luxembourg Airlines Company (Société Luxembourgeoise de Navigation Aérienne) the right to operate a scheduled commercial air service between Luxembourg and London.

2. In reply, I have the honour to inform you that His Majesty's Government, in return for reciprocity to be accorded at a later date to an airline of the United Kingdom, are prepared to accord to the Luxembourg Airlines Company (hereinafter referred to as "the Company") the treatment specified in the following paragraphs of this Note.

3. The Company shall have the right to operate two services a week in each direction between the terminal points Luxembourg and London. On these flights they shall have the right to pick up and set down at London passengers, cargo and mail destined for or coming from Luxembourg.

4. The exercise of the above-mentioned rights shall depend upon the observance of the following conditions:—

(a) The Company's operations shall be conducted in accordance with the provisions of the Convention on International Civil Aviation,

¹ Came into force on 27 May 1948 by the exchange of the said notes.

TRADUCTION¹ — TRANSLATION²

N^o 776. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD³
ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE
GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET
LE GOUVERNEMENT DU LUXEMBOURG, RELATIF A
LA CONCESSION RÉCIPROQUE DE FACILITÉS POUR
L'EXPLOITATION D'UN SERVICE COMMERCIAL DE
TRANSPORT AÉRIEN. LONDRES, 24 ET 27 MAI 1948

I

M. Ernest Bevin à M. André Clasen

Foreign Office, le 24 mai 1948

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer aux notes de Votre Excellence, en date des 9 et 15 mars, par lesquelles Votre Excellence a demandé, au nom de la Société luxembourgeoise de navigation aérienne (Luxembourg Airlines Company) la concession d'un droit d'exploitation pour un service commercial régulier de transport aérien entre Luxembourg et Londres.

2. En réponse, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement de Sa Majesté est disposé à consentir à la Société luxembourgeoise de navigation aérienne (désignée dans la suite du présent texte sous le nom de « la Société ») l'application du régime défini dans les alinéas ci-après de la présente note, à condition qu'une concession réciproque soit accordée ultérieurement à une société de transport aérien du Royaume-Uni.

3. La Société aura le droit d'exploiter deux services par semaine dans chaque sens entre les têtes de ligne de Luxembourg et de Londres. Pour ces services, elle sera autorisée à prendre à bord et à débarquer à Londres des passagers, du fret et du courrier à destination ou en provenance de Luxembourg.

4. L'exercice de ce droit est subordonné à l'observation des conditions suivantes:

- a) L'exploitation des services de la Société s'effectuera conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile inter-

¹ Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

² Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

³ Entré en vigueur le 27 mai 1948 par l'échange desdites notes.

opened for signature at Chicago on the 7th December, 1944,¹ as though the Government of Luxembourg were a party to the said Convention.

- (b) The Company shall observe all the laws and regulations of the United Kingdom relating to the operation of air services.
 - (c) The Company shall supply to the aeronautical authorities of the United Kingdom such information concerning time-tables, statistics of traffic carried, &c., as those authorities may request.
 - (d) The tariffs charged by the Company shall be in accordance with the recommendations of the International Air Transport Association and shall be subject to the approval of His Majesty's Government and the Government of Luxembourg.
5. The rights and conditions mentioned above may be varied at any time by agreement between our two Governments.
6. The arrangements set out above shall remain in force for a period of six months from to-day's date and thereafter be terminable on one month's notice given by either Government.
7. I should be grateful to learn whether the terms of this Note are acceptable to the Government of Luxembourg and whether they are prepared to accord reciprocity to an airline designated by His Majesty's Government. In that event, I suggest that this Note and Your Excellency's reply should constitute an agreement to that effect between our two Governments.

I have, &c.

(Signed) Ernest BEVIN

II

Monsieur André Clasen to Mr. Ernest Bevin

LÉGATION DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Londres, 27th May, 1948

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of Your Excellency's Note of the 24th May, 1948, by which you were good enough to reply to my notes

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.

nationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944¹, comme si le Gouvernement de Luxembourg était partie à ladite Convention.

- b) La Société observera toutes les lois et tous les règlements en vigueur au Royaume-Uni en matière d'exploitation de services aériens.
- c) La Société fournira aux autorités aéronautiques du Royaume-Uni tous les renseignements concernant ses horaires, les statistiques du trafic, etc... que lui demanderaient ces autorités.
- d) Les tarifs appliqués par la Société seront conformes aux recommandations de l'Association internationale des transports aériens, et seront subordonnés à l'approbation du Gouvernement de Sa Majesté et du Gouvernement du Luxembourg.

5. Les droits et conditions spécifiés ci-dessus pourront, à tout moment, être modifiés par voie d'accord entre nos deux Gouvernements.

6. L'accord ainsi défini restera en vigueur pendant une période de 6 mois à dater de ce jour et pourra ensuite être dénoncé par l'un ou par l'autre gouvernement sous préavis d'un mois.

7. Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me faire savoir si les conditions spécifiées dans la présente note rencontrent l'agrément du Gouvernement du Luxembourg, et si ce Gouvernement est disposé à accorder un traitement de réciprocité à une Société de transport aérien désignée par le Gouvernement de Sa Majesté. Au cas où il en serait ainsi, je voudrais suggérer que la présente note, ainsi que la réponse de Votre Excellence, soient considérées comme constituant, en cette matière, un accord entre nos deux Gouvernements.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, etc...

(Signé) Ernest BEVIN

II

M. André Clasen à M. Ernest Bevin

LÉGATION DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Londres, 27 mai 1948

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la note de Votre Excellence en date du 24 mai 1948. Par cette note, vous avez bien voulu répondre, dans les

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.

of the 9th and 15th March, requesting, on behalf of Luxembourg Airlines Company, the right to operate a scheduled commercial air service between London and Luxembourg, in the following terms: —

[See note I]

2. I have the honour to inform Your Excellency that the Luxembourg Government accept the terms of Your Excellency's Note, and that they are prepared to accord reciprocity to an airline designated by His Majesty's Government. The Luxembourg Government will regard Your Excellency's Note and this reply as constituting an agreement between the two Governments in this matter which shall take effect this day.

I have, &c.

(Signed) A. CLASEN

termes cités ci-dessous, aux notes que je vous avais adressées les 9 et 15 mars et par lesquelles je vous avais demandé, au nom de la Société luxembourgeoise de navigation aérienne, d'accorder à cette Société le droit d'exploiter un service commercial régulier de transport aérien entre Londres et Luxembourg:

[*Voir note I*]

2. J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le Gouvernement du Luxembourg accepte les conditions spécifiées dans votre note et qu'il est disposé à accorder un traitement de réciprocité à une société de transport aérien désignée par le Gouvernement de Sa Majesté. Le Gouvernement du Luxembourg considérera la note de Votre Excellence et la présente réponse comme constituant, en cette matière, entre les deux Gouvernements, un accord qui prendra effet à compter de ce jour.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, etc...

(*Signé*) A. CLASEN

No. 777

**NETHERLANDS
and
FINLAND**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Helsinki,
on 25 February 1949**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

**PAYS-BAS
et
FINLANDE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Helsinki, le 25 février 1949**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 777. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF FINLAND. SIGNED AT HELSINKI, ON 25 FEBRUARY 1949

The Governments of Finland and the Netherlands desiring to promote civil air transportation between Finland and the Netherlands and having in mind the resolution signed under date of December 7th 1944 at the International Civil Aviation Conference in Chicago² for the adoption of a standard form of agreement for provisional air routes and services, hereby conclude the following agreement, covering the scheduled air transport services between their respective territories, which shall be governed by the following provisions:

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 establishing of air services described therein.

Article 2

Each of the air services so described shall be placed in operation as soon as the contracting party to whom the rights have been granted by Article 1 to designate an airline or airlines for the route concerned has authorized an airline for such route, and the contracting party granting the rights shall, subject to Article 7 hereof, be bound to give the appropriate operating permission without delay to the airline or airlines concerned; provided that the airlines so designated may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights under the laws and regulations normally applied by these authorities before being permitted to engage in the operations contemplated by this agreement.

¹ Came into force on 27 March 1949, the thirtieth day after the date of signature, in accordance with article 12.

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.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 777. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A HELSINKI, LE 25 FÉVRIER 1949

Le Gouvernement de la Finlande et le Gouvernement des Pays-Bas, désireux de favoriser le développement des transports aériens civils entre la Finlande et les Pays-Bas et s'inspirant de la résolution signée en date du 7 décembre 1944 à la Conférence de l'aviation civile internationale à Chicago², qui prévoyait l'adoption d'un accord type relatif aux routes et services aériens provisoires, ont conclu l'Accord ci-après concernant les 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 définis dans ladite Annexe.

Article 2

Chacun des services aériens ainsi définis sera mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle l'Article premier ci-dessus confère le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour l'exploitation de la route intéressée, aura autorisé une entreprise de transports aériens à exploiter cette route; la Partie contractante qui concède les droits sera, sous réserve des dispositions de l'Article 7 du présent Accord, tenue d'accorder sans délai à cette entreprise ou à ces entreprises de transports aériens, la permission d'exploitation voulue; étant entendu que les entreprises de transports aériens ainsi désignées peuvent être tenues de recevoir l'agrément des autorités aéronautiques compétentes de la Partie contractante qui accorde les droits, conformément aux lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement, avant d'être autorisées à commencer l'exploitation prévue dans le présent Accord.

¹ Entré en vigueur le 27 mars 1949, le trentième jour après la date de la signature, conformément à l'article 12.

² OPACI, Conférence internationale de l'aviation civile de Chicago, Illinois, du 1^{er} novembre au 7 décembre 1944. *Acte final et appendices*, document 2187, page 22.

Article 3

Operating rights which may have been granted previously by either of the contracting parties to any other State or to an airline of such State shall continue in force according to their terms.

Article 4

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

(a) Each of the contracting parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports, and other facilities. Each of the contracting parties agrees, however, that these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(b) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one contracting party by the other contracting party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of the airlines of such contracting party shall, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the contracting party whose territory is entered, be accorded the same treatment as that applying to national airlines and to airlines of the most favored nation.

(c) The fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board civil aircraft of the airlines of one contracting party 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 supplies be used or consumed 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 until re-exportation under customs-supervision.

Article 5

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

Article 3

Les droits d'exploitation qui auront pu être accordés antérieurement par l'une des Parties contractantes à un autre Etat ou à une entreprise de transports aériens de cet Etat demeureront en vigueur conformément aux conditions de leur octroi.

Article 4

Afin de prévenir l'institution de pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, les deux Parties contractantes conviennent 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 publics et autres facilités. Chacune des Parties contractantes convient toutefois que ces 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 des entreprises de transports aériens de cette dernière Partie, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes nationaux imposés par la Partie contractante sur le territoire de laquelle s'effectue l'entrée, du même traitement que celui qui est appliqué aux entreprises de transports aériens nationales et aux entreprises de transports aériens de la nation la plus favorisée.

c) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord d'aéronefs civils des entreprises de transports aériens de l'une 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 ou consommés 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 5

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

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 6

(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 used by the designated airline or airlines of the other contracting party without distinction as to nationality and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first party.

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

Article 7

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 are vested in nationals of the other contracting party, or in case of failure of an airline designated by the other contracting party to comply with the laws and regulations of the contracting party over which it operates, as described in Article 6 hereof, or to perform its obligations under this Agreement and its Annex.

Article 8

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

Article 9

In the event either of the contracting parties considers it desirable to modify the routes or conditions set forth in the attached Annex, it may

et 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 6

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 utilisés par l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées 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 aéronef, tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, seront appliqués auxdits passagers, équipages et marchandises se trouvant à bord des aéronefs utilisés par l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, à l'entrée, à la sortie et pendant qu'ils sont à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 7

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 tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise se trouvent entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsqu'une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante ne se conformera pas aux lois et règlements de la Partie contractante dont ses aéronefs survolent le territoire, tels que ces lois et règlements sont définis à l'Article 6 ci-dessus, ou ne remplira pas les obligations qui lui incombent en vertu du présent Accord et de son Annexe.

Article 8

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

Article 9

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les routes ou les conditions indiquées dans l'Annexe ci-jointe, elle pourra

request consultation between the competent authorities of both contracting parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of request. When these authorities mutually agree on new or revised routes or 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 10

Any dispute between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex, which cannot be settled through direct consultation 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 given.

Article 11

Either contracting party may at any time notify the other of its intention 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 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, including the provisions of the Annex thereto, will come into force on the 30th day after the date of signature. In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate in the English language at Helsinki this 25th day of February 1949.

For the Government of Finland

(Signed) Carl ENCKELL

For the Government of the Netherlands

(Signed) A. J. Th. VAN DER VLUGT

demander que des consultations aient lieu entre les autorités compétentes 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 entre elles de routes ou 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 10

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe qui ne peut être réglé par voie de consultations, 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

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément 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'accusés de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 12

Le présent Accord, y compris les dispositions de l'Annexe jointe, entrera en vigueur le 30^{me} jour suivant la date de sa signature. En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Helsinki, en double exemplaire, en langue anglaise, le 25 février 1949.

Pour le Gouvernement de la Finlande
(Signé) Carl ENCKELL

Pour le Gouvernement des Pays-Bas
(Signé) A. J. Th. VAN DER VLUGT

ANNEX

Section I

The Government of the Netherlands grants to the Government of Finland the right to conduct air transport services by one or more airlines of Finnish nationality designated by the latter country of the routes, specified in paragraph one of the Schedule attached, which transit or serve commercially the territory of the Netherlands.

Section II

The Government of Finland grants to the Government of the Netherlands the right to conduct air transport services by one or more airlines of the Netherlands nationality designated by the latter country on the routes, specified in paragraph two of the Schedule attached, which transit or serve commercially the territory of Finland.

Section III

The designated airline or airlines will be accorded in the territory of the other contracting party rights of transit and of stops for nontraffic purposes, as well as the right of commercial entry and departure for international traffic in passengers, cargo and mail at the points enumerated on the routes specified in the Schedule attached.

Section IV

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

Section V

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

Section VI

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

Section VII

It is the understanding of both contracting parties that services provided by a designated airline under the present Agreement and Annex shall retain as their

ANNEXE

Section I

Le Gouvernement des Pays-Bas accorde au Gouvernement de la Finlande le droit d'exploiter des services de transports aériens par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens de nationalité finlandaise désignées par ce dernier pays, sur les routes indiquées au paragraphe 1 du tableau ci-joint, qui traverseront ou desserviront, à des fins commerciales, le territoire des Pays-Bas.

Section II

Le Gouvernement de la Finlande accorde au Gouvernement des Pays-Bas le droit d'exploiter les services de transports aériens par l'intermédiaire d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens de nationalité néerlandaise désignées par ce dernier pays, sur les routes indiquées au paragraphe 2 du tableau ci-joint, qui traverseront ou desserviront, à des fins commerciales, le territoire de la Finlande.

Section III

L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées bénéficieront du droit de transit et du droit d'escale non commerciale sur le territoire de l'autre Partie contractante, ainsi que du droit d'entrée et de sortie à des fins commerciales pour le transport, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, aux points énumérés sur les routes indiquées dans le tableau ci-joint.

Section IV

Les facilités de transport aérien mises à la disposition du public en vertu des présentes, devront être adaptées de près aux besoins du public dans ce domaine.

Section V

Les entreprises de transports aériens des Parties contractantes auront la possibilité d'exploiter dans des conditions équitables et égales, toute route reliant leurs territoires respectifs qui est prévue dans le présent Accord et la présente Annexe.

Section VI

En exploitant les grands services aériens définis dans la présente Annexe, les entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes prendront en considération les intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante, afin que les services assurés par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes ne soient pas indûment affectés.

Section VII

Il est entendu par les deux Parties contractantes que les services assurés par une entreprise de transports aériens désignée en vertu du présent Accord et de la

primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demand between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or to disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the present Annex shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both contracting parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

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

Section VIII

Rates to be charged on routes or on parts of a route by the designated airlines shall be agreed upon in the first instance between themselves in consultation with other airlines operating on the respective routes or any sections thereof. Any rates so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the respective contracting parties. In the event of disagreement between the airlines, the aeronautical authorities themselves shall endeavour to reach agreement.

SCHEDULE

1. Route operated by Finnish airlines:

Finland—Amsterdam via intermediate points or directly, and beyond, in both directions.

2. Route operated by the Netherlands airlines:

The Netherlands—Helsinki, via intermediate points or directly, and beyond, in both directions.

présente Annexe, auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ladite entreprise de transports aériens est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic. Au cours de l'exploitation desdits services, le droit d'embarquer ou de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, en un ou plusieurs points des routes indiquées dans la présente Annexe, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Parties contractantes, et sera soumis au principe général suivant lequel 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 la région desservie par l'entreprise de transports aériens, compte tenu des services locaux et régionaux.

Service VIII

Les tarifs applicables par les entreprises de transports aériens désignées sur les routes ou les parties d'une route, seront fixés en premier lieu par voie d'accord entre lesdites entreprises, en consultation avec les autres entreprises de transports aériens exploitant les mêmes routes ou des sections de celles-ci. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes respectives. En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens, les autorités aéronautiques s'efforceront de parvenir elles-mêmes à une entente.

TABLEAU

1. Route exploitée par les entreprises de transports aériens finlandaises:
De Finlande à Amsterdam, et au-delà, via des points intermédiaires ou en ligne directe, dans les deux sens.
 2. Route exploitée par les entreprises de transports aériens néerlandaises:
Des Pays-Bas à Helsinki et au-delà, via des points intermédiaires ou en ligne directe, dans les deux sens.
-

No. 778

**NORWAY
and
IRAQ**

**Agreement relating to air transport services (with annex).
Signed at Baghdad, on 12 July 1949**

Official texts: English and Arabic.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

**NORVÈGE
et
IRAK**

**Accord relatif aux services de transports aériens (avec annexe).
Signé à Bagdad, le 12 juillet 1949**

Textes officiels anglais et arabe.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

الملحق

- ١ - منحت مؤسسات العراق الجوية بموجب هذه الاتفاقية حق المرور باراضي النروج والتوقف فيها لغير مقاصد النقل وكذلك حق اخذ منقولات دولية منها من ركاب ووسق وبريد من ستافنجر او اوسلو او كليهما وحق تفريغ منقولات دولية فيهما على الخط التالي : -
من العراق الى النروج مرة واحدة في الاسبوع ذهابا وايابا عن طريق محطات جوية واقعة بين الملكتين تعين فيما بعد .
- ٢ - منحت مؤسسات النروج الجوية بموجب هذه الاتفاقية حق المرور باراضي العراق والتوقف فيها لغير مقاصد النقل وكذلك حق اخذ منقولات دولية من ركاب ووسق وبريد من البصرة وحق تفريغ منقولات دولية فيها مرة واحدة في الاسبوع في كل من الجهتين على الخط التالي : -
النروج - امستردام - جنيف - روما - القاهرة - البصرة - كراچي - بومبي - كلكتا - بانكوك - هونغ كونغ - شانغهاي .
- ٣ - يجوز صرف النظر عن النقاط الواقعة على اي من الطرق المعينة في هذا الملحق حسب اختيار المؤسسة الجوية المعنية في جميع السفرات او في اية سفرة منها .
- ٤ - تعين الاجور التي تستوفيها المؤسسات الجوية في اول الامر بالاتفاق فيما بينهما على ان تؤخذ بنظر الاعتبار الاجور المقررة من قبل جمعية النقل الجوي الدولي وان تكون الاجور المتفق عليها بهذه الصورة خاصة الى موافقة سلطات الطيران ذات الاختصاص في الطرفين المتعاقدين واذا قام خلاف حولها فيحسم وفقا لاحكام المادة العاشرة من هذه الاتفاقية .

حسه بطريقة رفته الى مجلس تحكيمي يعين بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين او الى شخص آخر او هيئة اخرى يتفقان عليه ويتمهد الطرفان المتعاقدان بامتنال القرار الذي يصدر في هذا الشأن .

المادة الحادية عشرة

لكل من الطرفين المتعاقدين اخطار الطرف الاخر في اي وقت كان اذا شاء انهاء هذه الاتفاقية على ان يبلغ هذا الاخطار الى منظمة الطيران المدني الدولي في عين الوقت ، وبعد انقضاء اثني عشر شهرا على استلام الاخطار من قبل الطرف المتعاقد الاخر تنتهي احكام هذه الاتفاقية الا اذا سحب الاخطار بالاتفاق قبل انقضاء هذا الاجل وفي حالة عدم اعتراف الطرف المتعاقد باستلام الاخطار فيعد مستلما من قبله بعد استلامه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي باربعة عشر يوما .

المادة الثانية عشرة

تصبح هذه الاتفاقية مرعية الاجراء في تاريخ التوقيع عليها وشهادة على ذلك فقد وقع المذكورون ادناه على هذه الاتفاقية بعد ان فوضوا من قبل حكوماتهم بذلك رسيا .

حررت في بغداد في اليوم الثالث عشر من شهر تموز / ١٩٤٩
باللغة الانكليزية وباللغة العربية وعلى كليهما الاعتماد .

عن حكومة النروج
عن حكومة العراق

وزير المواصلات والاشغال

المادة الرابعة

ان شهادات الجدارة الجوية وشهادات المهارة والاجازات التي يصدرها او يوريد محتها احد الطرفين المتعاقدين يعترف بصحتها الطرف المتعاقد الاخر من اجل تشغيل المصالح المعينة في الملحق على انه لكل من الطرفين المتعاقدين الاحتفاظ بحق الامتناع عن الاعتراف بشهادات الكفاءة والاجازات التي منحها لرعاياه دولة اخرى من اجل الطيران فوق بلاده .

المادة الخامسة

آ - تطبق قوانين وانظمة احد الطرفين المتعاقدين الخاصة بدخول الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية في اراضيها او خروجها منها او ما يختص منها بتشغيل تلك الطائرات في بلاده وملاحتها على طائرات المؤسسة او المؤسسات الجوية التابعة للطرف المتعاقد الاخر .

ب - يطبق ما لاحد الطرفين المتعاقدين من القوانين والانظمة بشأن دخول ركاب الطائرات او نوتيتها او وسقها في اراضيها او خروجها منها (كالاتظمة المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة وجوازات السفر والكمار والحجر الصحي) على ركاب طائرات المؤسسة او المؤسسات الجوية التابعة للطرف المتعاقد الاخر او نوتيتها او وسقها خلال مدة وجودها في بلاد الطرف المتعاقد الاول .

المادة السادسة

يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق توقيف او الغاء الحقوق المعينة في ملحق هذه الاتفاقية فوراً في كل حالة لا يقتنع فيها من ان ملكية الجزء العام من المؤسسات الجوية المعينة وادارتها الفعلية ثابتة بيد رعايا اي من الطرفين المتعاقدين او في حالة عجز المؤسسات الجوية المعينة عن مراعاة القوانين والانظمة الوارد ذكرها في المادة الخامسة من هذه الاتفاقية او في حالات اخرى تعجز فيها عن انجام الشروط التي منحت الحقوق بموجبها وفقاً لهذه الاتفاقية .

المادة السابعة

تسجل هذه الاتفاقية في منظمة الطيران المدني الدولي التي احدثها ميثاق الطيران المدني الدولي .

المادة الثامنة

اذا رأى اي من الطرفين المتعاقدين من الرغوب فيه تغيير اي حكم او احكام من ملحق هذه الاتفاقية فيجوز اجراء مثل هذا التغيير بالاتفاق المباشر بين سلطات الطيران ذات الاختصاص في كلا الطرفين المتعاقدين .

المادة التاسعة

اذا وضعت موضع العمل اتفاقية عامة للنقل الجوي متعددة الاطراف يقبلها الطرفان المتعاقدان فتعدل هذه الاتفاقية لكيما تصبح منسجمة مع احكام تلك الاتفاقية .

المادة العاشرة

اذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير او تطبيق هذه الاتفاقية او ملحقها فيحال الخلاف الى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي للفصل فيه الا اذا اتفق الطرفان المتعاقدان على

No. 778. ARABIC TEXT — TEXTE ARABE

اتفاقية بين حكومة النروج وحكومة العراق حول مصالح النقل الجوي

ان حكومة النروج وحكومة العراق المشار اليهما فيما يلي بالطرفين المتعاقدين وكتاهما منضتان الي اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من كانون الاول ١٩٤٤ بعد ان اتفقتا على عقد اتفاقية تتعلق بمصالح النقل الجوي بين النروج والعراق عينتا لهذا الغرض مندوبين مفوضين عنهما رسيا فاتفقوا على ما يأتي : -

المادة الاولى

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للطرف الاخر الحقوق المبينة في ملحق هذه الاتفاقية لغرض تأسيس المصالح الجوية الوارد ذكرها فيه (وتسمى فيما يلي بالمصالح الجوية المتفق عليها) ويجوز مباشرة كل من المصالح الجوية المتفق عليها فورا او في تاريخ مقرر حسب اختبار الطرف المتعاقد المنوحة له هذه الحقوق .

المادة الثانية

أ - يجوز مباشرة اي من مصالح المتفق عليها حالما يقوم الطرف المتعاقد المنوحة له الحقوق المعنية في الملحق بتعيين مومسة او مومسات جوية للعمل في الطرق المعنية .
ب - قد يطلب الي المومسة الجوية التي عينها على هذه الصورة احد الطرفين المتعاقدين تطمين سلطات الطيران ذات الاختصاص لدى الطرف المتعاقد الاخر عن كفاءتها لابقاء الشروط المنصوص عليها في القوانين والانظمة التي تطبقها تلك السلطات عادة على تشغيل الخطوط الجوية التجارية .

المادة الثالثة

لنح وقوع التفاضل ولتأمين المساواة في المعاملة يوافق الطرفان المتعاقدان على : -
أ - ان لا تكون الاجور التي يفرضها او يسمح بفرضها احد الطرفين المتعاقدين على المصلحة او المصالح الجوية المعنية التابعة للطرف المتعاقد الاخر لقاء استخدامها المواني الجوية وغيرها من التسهيلات اعلى مما تدفعه طائراته الوطنية العاملة في مصالح جوية دولية مماثلة لقاء استخدامها . مثل هذه المواني الجوية او انتفاعها بمثل هذه التسهيلات .
ب - تمنح مواد الوقود والزيوت وقطع الفيار التي تثبت في الطائرات في بلاد احد الطرفين المتعاقدين او تؤخذ فيها من قبل مومسة جوية معينة من قبل الطرف المتعاقد الثاني او نيابة عنها ومعدة فقط لاستعمال طائرات الطرف المتعاقد الاخر معاملة لا تقل من حيث الرسوم الكمركية واجور التفتيش وغيرها من الرسوم التي يفرضها الطرف المتعاقد الاول عما تتمتع به مومساته الجوية الوطنية العاملة في مصالح دولية مثلها او المومسات الجوية العاملة الي اكثر الدول حظوة .
ج - تعفى مواد الوقود والزيوت وقطع الفيار والمعدات الاعتيادية ومهمات الطائرة مما يحفظ في طائرات المومسة او المومسات الجوية لاحد الطرفين المتعاقدين حين دخولها اراضي الطرف المتعاقد الاخر او خروجها منها من الرسوم الكمركية واجور التفتيش وما يانها من الضرائب والرسوم حتى لو استعملت الاشياء من جانب تلك الطائرات اثناء طيرانها في تلك البلاد .

No. 778. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF NORWAY AND THE GOVERNMENT OF IRAQ RELATING TO AIR TRANSPORT SERVICES. SIGNED AT BAGHDAD, ON 12 JULY 1949

The Government of Norway and the Government of Iraq hereinafter described as the Contracting Parties, both being parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944², and having agreed to conclude an Agreement relating to air transport services between Norway and Iraq have accordingly appointed duly authorised plenipotentiaries for this purpose, 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 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 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 12 July 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° 778. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE ET LE GOUVERNEMENT DE L'IRAK RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A BAGDAD, LE 12 JUILLET 1949

Le Gouvernement de la Norvège et le Gouvernement de l'Irak, ci-après dénommés les Parties contractantes, étant l'un et l'autre parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale établie à Chicago le sept décembre 1944,² et ayant décidé de conclure un accord relatif aux services de transports aériens entre la Norvège et l'Irak, 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 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 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 12 juillet 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 3

In order to prevent discriminatory practices and to ensure 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 an airline designated by the other Contracting Party and intended solely for use by the aircraft of the other Contracting Party 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 airlines of the most favoured nation.

(c) The fuel, lubricating oils, spare parts, normal equipment, and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party 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.

Article 4

Certificates or airworthiness, certificates of competency, and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the services specified in the Annex. Each Contracting Party reserves the right however to refuse to recognise, 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 entry into or departure from its own territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while

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 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 l'autre Partie contractante, 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 assurant des services internationaux similaires ou aux entreprises de transports aériens de la nation la plus favorisée.

c) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'une des Parties contractantes, 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.

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 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 5

a) 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

within its territory, shall apply to aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

(b) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crews, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the designated airline or airlines 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 immediately the rights specified in the Annex to this Agreement in any case in which it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the designated airline(s) of the other Contracting Party are vested in nationals of either Contracting Party, or in case of failure by the designated airline(s) to comply with its laws and regulations as referred to 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 Organisation 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.

Article 9

If a general multilateral Convention concerning air transport which is accepted by both Parties comes into force, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the said Convention.

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.

b) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, équipages, ou marchandises 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) seront applicables auxdits passagers, équipages et marchandises se trouvant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante tant qu'ils seront à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer immédiatement les droits énoncés dans l'annexe au présent Accord, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, se trouvent entre les mains de ressortissants de l'une des Parties contractantes, ou lorsque l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées ne se conformeront pas aux lois et règlements visés à l'article 5, ou si, de toute autre manière, elles ne remplissent 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.

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 pour être rendu conforme aux dispositions de ladite 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 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 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 Organisation. 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 Organisation.

Article 12

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

IN WITNESS THEREOF the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Baghdad, this twelfth day of July 1949 in the English and Arabic languages both texts being equally authentic.

For the Government of Norway
(Signed) E. KROGH-HANSEN

For the Government of Iraq
(Signed) Khalil ISMAIL

A N N E X

1. Airlines of Norway authorised under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in the territory of Iraq as well as the rights to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at Basrah once a week in both directions on the following route: —

Norway — Amsterdam — Geneva — Rome — Cairo — Basrah — Karachi — Bombay — Calcutta — Bangkok — Hong Kong — Shanghai.

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

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. 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 tenue pour 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, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bagdad, le douze juillet 1949, en langue anglaise et en langue arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la Norvège Pour le Gouvernement de l'Irak
(Signé) E. KROGH-HANSEN (Signé) Khalil ISMAIL

A N N E X E

1. Il est accordé aux entreprises de transports aériens de la Norvège autorisées en vertu du présent Accord, le droit de transit et le droit d'escale non commerciale sur le territoire de l'Irak, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à Bassora, une fois par semaine dans les deux sens, sur la route suivante:

Norvège — Amsterdam — Genève — Rome — Le Caire — Bassora —
Karachi — Bombay — Calcutta — Bangkok — Hong-kong — Changhaï.

2. Airlines of Iraq authorised under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in the Territory of Norway, as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at Stavanger and/or Oslo, on the following route: —

Iraq to Norway once a week in both directions via intermediate points to be specified at a later date.

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 and shall have regard to relevant rates adopted by the (IATA) International Air Transport Association. 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.

(Signed) K. ISMAIL

(Signed) E. KROGH-HANSEN

2. Il est accordé aux entreprises de transports aériens de l'Irak autorisées en vertu du présent Accord, le droit de transit et le droit d'escale non commerciale sur le territoire de la Norvège, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à Stavanger de même qu'à Oslo, sur la route suivante:

d'Irak en Norvège, une fois par semaine dans les deux sens, via des points intermédiaires qui seront désignés à une date ultérieure.

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 elles, compte tenu des tarifs adoptés en la matière par l'Association du transport aérien international (IATA). Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et, en cas de désaccord, une solution interviendra conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

(Signé) K. ISMAIL

(Signé) E. KROGH-HANSEN

No. 779

CZECHOSLOVAKIA
and
FINLAND

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Helsinki,
on 13 July 1949**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

TCHÉCOSLOVAQUIE
et
FINLANDE

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Helsinki, le 13 juillet 1949**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 779. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CZECHOSLOVAKIA AND THE GOVERNMENT OF FINLAND. SIGNED AT HELSINKI, ON 13 JULY 1949

The Government of Finland and the Government of Czechoslovakia,

having decided to conclude an Agreement for the purpose of promoting as direct and rapide air communications as practicable between their respective countries,

have accordingly appointed their representatives who, having been duly authorized thereto, have agreed as follows:

Article 1

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights as specified in the Annex hereto necessary for establishing the international civil air routes and services therein described, whether such services be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to whom the rights are granted.

Article 2

(a) Each of the air services so described shall be placed in operation as soon as the Contracting Party to whom the rights specified in the Annex have been granted has designated an airline for such route.

(b) The airline so designated may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party under the laws and regulations normally applied in this country before being permitted to engage in the operations contemplated by this Agreement.

Article 3

Operating rights which may have been granted previously by either of the Contracting Parties to a third party or to an airline of such party shall continue in force according to their terms.

¹ Came into force on 19 January 1950 by notification of approval, in accordance with article 12.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 779. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA TCHÉCOSLOVAQUIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A HELSINKI, LE 13 JUILLET 1949

Le Gouvernement de la Finlande et le Gouvernement de la Tchécoslovaquie,

Ayant décidé de conclure un accord en vue de favoriser l'établissement de communications aériennes aussi directes et rapides que possible entre leurs pays respectifs,

Ont désigné en conséquence leurs 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 ci-jointe, qui sont nécessaires à l'établissement des routes et services aériens civils internationaux définis dans ladite annexe, que lesdits services commencent 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 aériens ainsi définis sera mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle auront été accordés les droits énoncés dans l'annexe, aura désigné une entreprise de transports pour exploiter la route prévue.

b) L'entreprise de transports aériens ainsi désignée peut être tenue de recevoir l'agrément des autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie contractante, conformément aux lois et règlements normalement appliqués dans ce pays, avant d'être autorisée à commencer l'exploitation prévue dans le présent Accord.

Article 3

Les droits d'exploitation qui auront pu être accordés antérieurement par l'une des Parties contractantes à une tierce Partie ou à une entreprise de transports aériens de cette dernière, demeureront en vigueur conformément aux conditions de leur octroi.

¹ Entré en vigueur le 19 janvier 1950 par avis d'approbation, conformément à l'article 12.

Article 4

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

(a) Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities. Each of the Contracting Parties agrees, however, that these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

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

(c) 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, inspection fees or other similar charges even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

Article 5

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses 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 licenses granted to its own nationals by another State.

Article 6

(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

Article 4

Afin de prévenir l'institution de pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, les deux Parties contractantes conviennent 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 publics et autres facilités. Chacune des Parties contractantes convient toutefois que ces 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 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 contractante, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres droits ou taxes nationaux imposés par la Partie contractante sur le territoire de laquelle s'effectue l'entrée, du même traitement que celui qui est appliqué aux entreprises de transports aériens nationales et aux entreprises de transports aériens de la nation la plus favorisée.

c) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord d'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 et autres 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 5

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 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 6

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

its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

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

Article 7

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 of the other Contracting Party in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other Contracting Party, or in case of failure by the airline to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 hereof, or otherwise to fulfil the provisions of this Agreement and its Annex.

Article 8

Any dispute between the Contracting Parties relative to the interpretation or application of this Agreement or its Annex, which cannot be settled through direct consultation, shall be submitted for an advisory report to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party within one month of the request for arbitration of a dispute, and the third to be agreed upon within three months of the request for arbitration. If the third arbitrator is not agreed upon within this time limitation, the vacancy thus created shall be filled by the appointment of a person, designated by the President of the Council of ICAO, from a panel of arbitral personnel maintained in accordance with the practice of ICAO. The Contracting Parties undertake to comply with the decision given.

Article 9

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the routes or conditions set forth in the attached Annex, it may request consultation between the competent authorities of both Contracting Parties, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities mutually agree on new or revised conditions affecting

aéronefs pendant leur séjour sur son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre 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 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 transportés par l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 7

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer à une entreprise de transports aériens de 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 cette entreprise se trouvent entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise de transports aériens ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article 6 ci-dessus, ou si, de toute autre manière, cette entreprise n'exécute pas les dispositions du présent Accord et de son annexe.

Article 8

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe, qui ne peut être réglé par voie de consultations, sera soumis, aux fins de rapport consultatif, à un tribunal arbitral composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un dans un délai d'un mois à compter de la demande d'arbitrage du différend, et le troisième étant désigné de commun accord dans un délai de trois mois à compter de la demande d'arbitrage. Si le troisième arbitre n'a pas été désigné dans le délai prévu, il sera pourvu à cette vacance par la nomination d'une personne choisie par le Président du Conseil de l'OACI sur une liste d'arbitres établie conformément à la pratique suivie par l'OACI. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 9

Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les routes ou les conditions indiquées dans l'annexe ci-jointe, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités compétentes 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

the Annex, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 10

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

Article 11

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other its intention to terminate the present Agreement. Such denunciation shall take effect twelve months from the date of the receipt of the notification by the other Contracting Party unless such notification is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiration of that time.

Article 12

The provisions of this Agreement and its Annex shall be applied from the date of signature. The Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have notified each other by exchange of letters that it has been approved.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned have signed the present Agreement.

DONE at Helsinki in duplicate in the English language at this 13th day of July, 1949.

For the Government of Finland

(Signed) K.-A. FAGERHOLM

For the Government of Czechoslovakia

(Signed) Z. HELFERT

A N N E X

Section I

The Government of Czechoslovakia grants on the basis of reciprocity to an airline designated by the Government of Finland the right to operate on the following route:

Helsinki—one or more of the following intermediate points: Stockholm, Copenhagen, Berlin, Warsaw—Prague and beyond to Vienna or Budapest, in both directions.

conviennent de routes ou 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 10

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

Article 11

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante en aura reçu notification, à moins que cette notification ne soit retirée de commun accord entre les Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

Article 12

Les dispositions du présent Accord et de son annexe seront mises en application à la date de la signature. L'Accord entrera en vigueur aussitôt que les Parties contractantes se seront mutuellement notifiées, par un échange de lettres, qu'il a reçu leur approbation.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont signé le présent Accord.

FAIT à Helsinki, en double exemplaire, en langue anglaise, le 13 juillet 1949.

Pour le Gouvernement de la Finlande

(Signé) K.-A. FAGERHOLM

Pour le Gouvernement de la Tchécoslovaquie

(Signé) Z. HELFERT

A N N E X E

Section I

Le Gouvernement de la Tchécoslovaquie accorde, sous condition de réciprocité, à une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de la Finlande, le droit d'exploiter la route suivante:

Helsinki — un ou plusieurs des points intermédiaires suivants: Stockholm, Copenhague, Berlin; Varsovie — Prague et au-delà, jusqu'à Vienne ou Budapest, dans les deux sens.

The designated airline shall be accorded:

The right to pick up in the territory of Czechoslovakia international traffic in passengers, cargo and mail destined for Finland or other states;

the right to set down in the territory of Czechoslovakia international traffic in passengers, cargo and mail embarked in Finland or other states.

Section II

The Government of Finland grants on the basis of reciprocity to an airline designated by the Government of Czechoslovakia the right to operate on the following route:

Prague—one or more of the following intermediate points: Warsaw, Berlin, Copenhagen, Stockholm—Helsinki—(Leningrad), in both directions.

The designated airline shall be accorded:

The right to pick up in the territory of Finland international traffic in passengers, cargo and mail destined for Czechoslovakia or other states;

the right to set down in the territory on Finland international traffic in passengers, cargo and mail embarked in Czechoslovakia or other states.

Section III

Both Contracting Parties agree that:

(a) The air transport facilities provided by the designated airlines of Finland and Czechoslovakia shall bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.

(b) In the operation by the airline of either Contracting Party of the trunk services, the interests of the airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same routes.

(c) Services provided by the designated airlines 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.

(d) The right to embark or disembark at points and on the routes specified in the present Annex international traffic destined for and coming from third countries shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and under such conditions that capacity should be related

(1) to traffic requirements between the country of origin and the country of destination.

L'entreprise de transports aériens désignée bénéficiera :

Du droit de charger, en trafic international, sur le territoire de la Tchécoslovaquie, des passagers, des marchandises et du courrier à destination de la Finlande ou d'autres Etats;

Du droit de décharger, en trafic international, sur le territoire de la Tchécoslovaquie, des passagers, des marchandises et du courrier embarqués en Finlande ou dans d'autres Etats.

Section II

Le Gouvernement de la Finlande accorde, sous condition de réciprocité, à une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de la Tchécoslovaquie, le droit d'exploiter la route suivante :

Prague — un ou plusieurs des points intermédiaires suivants: Varsovie, Berlin, Copenhague, Stockholm — Helsinki — (Leningrad), dans les deux sens.

L'entreprise de transports aériens désignée bénéficiera :

Du droit de charger, en trafic international, sur le territoire de la Finlande, des passagers, des marchandises et du courrier à destination de la Tchécoslovaquie ou d'autres Etats;

Du droit de décharger, en trafic international, sur le territoire de la Finlande, des passagers, des marchandises et du courrier embarqués en Tchécoslovaquie ou dans d'autres Etats.

Section III

Les deux Parties contractantes sont convenues que :

a) Les facilités de transport aérien offertes par les entreprises de transports aériens désignées de la Finlande et de la Tchécoslovaquie devront être adaptées de près aux besoins du public dans ce domaine.

b) En exploitant les grands services aériens, l'entreprise de transports aériens de l'une des Parties contractantes prendra en considération les intérêts de l'entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante, afin que les services assurés par cette dernière sur tout ou partie des mêmes routes ne soient pas indûment affectés.

c) Les services assurés par les entreprises de transports aériens désignées auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays dont ladite entreprise de transports aériens est ressortissante et le pays de dernière destination du trafic.

d) Le droit d'embarquer ou de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, en des points situés sur les routes indiquées dans la présente annexe, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique approuvés par les deux Parties contractantes, et dans des conditions telles que la capacité soit en rapport avec :

1) Les exigences du trafic entre le pays d'origine et le pays de destination;

(2) to the traffic requirements of through airline operation and

(3) to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of the degree to which local and regional services satisfy the existing traffic requirements.

Section IV

The determination of rates shall be made at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit and the characteristics of each service.

Section V

The capacity for routes where airlines of both Contracting Parties operate shall be determined through direct consultation between the airlines concerned and revised from time to time in accordance with the traffic requirements.

Section VI

Any Agreement relating to the provisions of the Section IV and Section V is subject to the approval of the competent aeronautical authorities of both countries.

In the event of disagreement between the airlines as to the fixation of tariffs or determination of capacity, the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach the satisfactory agreement.

In the last resort, recourse should be had to arbitration as provided in Article 8 of the Agreement.

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, compte tenu de la mesure dans laquelle les services locaux et régionaux satisfont les besoins de trafic existants.

Section IV

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les caractéristiques de chaque service.

Section V

Sur les routes exploitées par les entreprises de transports aériens des deux Parties, la capacité sera fixée par voie de consultation entre les entreprises de transports aériens intéressées et sera soumise à révisions ultérieures lorsque la demande de trafic l'exigera.

Section VI

Tout accord relatif aux dispositions de la section IV et de la section V est subordonné à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens sur la fixation des tarifs ou de la capacité, les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes s'efforceront de parvenir à un accord satisfaisant.

En dernier ressort, il y aurait lieu de recourir à la procédure d'arbitrage prévue à l'article 8 de l'Accord.

No. 780

**NORWAY
and
FINLAND**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Helsinki,
on 24 August 1949**

*Official texts: Norwegian and Finnish.
Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.*

**NORVÈGE
et
FINLANDE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Helsinki, le 24 août 1949**

*Textes officiels norvégien et finnois.
Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.*

NORWEGIAN TEXT — TEXTE NORVÉGIEN

No. 780. LUFTFARTSAVTALE MELLOM NORGE OG FINN-
LAND

Den norske regjering og den finske regjering har, etter å være blitt enige om å slutte en luftfartsavtale mellom Norge og Finland, for dette formål oppnevnt behørig befullmektigede representanter, som er blitt enige om følgende bestemmelser:

Artikkel I

De kontraherende parter gir hverandre de rettigheter som er angitt i vedlegget til denne avtale, og som behøves for å opprette de lufruter som er nevnt i vedlegget. Den kontraherende part som har fått omhandlede rettigheter, kan etter forgodtbefinnende sette igang trafikken på disse lufruter straks eller på et senere tidspunkt.

Artikkel II

a) Driften av enhver av de lufruter som den ene kontraherende part har gitt den annen rett til å opprette, kan settes igang så snart sistnevnte part har utpekt et eller flere luftfartsselskaper til å drive nevnte rute. Den kontraherende part som har gitt rettighetene, er, med forbehold av bestemmelsene i artikkel VI, forpliktet til uten opphold å gi den nødvendige driftstillatelse til det eller de utpekte luftfartsselskaper.

b) Den kontraherende part som har gitt ovennevnte rettigheter, kan for den gir det eller de utpekte luftfartsselskaper tillatelse til å drive de lufruter som er nevnt i avtalen, pålegge vedkommende selskap, overensstemmende med de lover og bestemmelser som er gjeldende i dens område, å avgi til derværende luftfartsmyndighet oppgave vedrørende sine kvalifikasjoner.

Artikkel III

For å hindre diskriminering og for å sikre ensartet behandling er det enighet om følgende:

a) Enhver av de kontraherende parter innrømmer at de avgifter som noen av partene kan pålegge luftfartsselskaper tilhørende den annen kontraherende part for bruk av flyplasser og annen markorganisasjon, ikke skal være høyere enn hva vedkommende parts egne luftfartøyer i lignende internasjonal trafikk betaler for bruk av slike flyplasser og slik markorganisasjon.

FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS

No. 780. SUOMEN JA NORJAN VÄLINEN LENTOLIIKEN-
NESOPIMUS

Suomen ja Norjan hallitukset, jotka päästyään yksimielisyyteen Suomen ja Norjan välisen lentoliikennesopimuksen tekemisestä, ovat tätä tarkoitusta varten nimittäneet asianmukaisesti valtuutetut edustajansa, jotka ovat sopineet seuraavista määräyksistä:

1 artikla

Sopimuspuolet myöntävät toisilleen tämän sopimuksen liitteessä selitetyt oikeudet, jotka ovat tarpeen liitteessä mainittujen lentoreittien avaamiseksi. Sopimuspuoli, jolle kysymyksessä olevat oikeudet on myönnetty, voi harkintansa mukaan aloittaa liikenteen näillä lentoreiteillä joko heti tai myöhemmin.

2 artikla

a) Liikenne kullakin lentoreitillä, jonka avaamiseen toinen sopimuspuoli on myöntänyt toiselle oikeuden, voi alkaa niin pian kuin viimeksi mainittu puoli on nimennyt yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen liikennöimään kysymyksessä olevaa reittiä. Oikeudet myöntäneen sopimuspuolen on, jäljempänä olevan 6 artiklan määräykset huomioonottaen, viivytyksettä myönnettävä tarpeellinen liikennöimislupa näin nimetylle yhdelle tai useammalle yritykselle.

b) Oikeudet myöntävä sopimuspuoli voi, ennenkuin se antaa nimetylle yritykselle liikennöimisluvan tässä sopimuksessa tarkoitetuille lentoreiteille, velvoittaa asianomaisen yrityksen, sopimuspuolen maassa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaan antamaan ilmailuviranomaiselleen tietoja kelpoisuudestaan.

3 artikla

Diskriminatoristen menettelytapojen ehkäisemiseksi ja kohtelun yhdenmukaisuuden varmistamiseksi sovitaan seuraavasta:

a) Kumpikin sopimuspuoli suostuu siihen, että lentoasemien ja muun maaorganisaation käytöstä perittävät maksut, jotka sopimuspuoli voi velvoittaa toisen sopimuspuolen liikenneyrityksen suorittamaan, eivät saa olla korkeampia kuin mitä maan omaa kansallisuutta olevat, samanlaisessa kansainvälisessä liikenteessä toimivat ilma-alukset suorittavat näiden lentoasemien ja sanotun maaorganisaation käytöstä.

b) Brenselstoffer, smøreoljer og reservedeler som av eller på vegne av et luft fartsselskap, utpekt av den ene kontraherende part, innføres til den annen kontraherende parts område og beregnet bare til bruk for vedkommende selskapers luftfartøyer, skal med hensyn til tollavgifter, inspeksjonsavgifter, og andre avgifter i dette område, gis en like gunstig behandling som den som gis nasjonale luftfartsselskaper eller luftfartsselskaper tilhørende land som nyter bestevilkår.

c) Brenselstoffer, smøreoljer, reservedeler, vanlig utstyr og andre forsyninger som befinner seg ombord på sivile luftfartøyer som tilhører en av de kontraherende parter luftfartsselskaper, som er gitt rett til å trafikere luftruter som er nevnt i vedlegget, skal, ved ankomst til og ved avgang fra den annen kontraherende parts område, være fritatt for toll- og inspeksjonsavgifter eller andre lignende avgifter, selv om slike forsyninger blir brukt av nevnte luftfartøyer under flyging over den sistnevnte parts område.

Artikkel IV

Luftdyktighetsbevis, duelighetsbevis og sertifikater som er utstedt eller gjort gyldige av en av de kontraherende parter, skal godkjennes som gyldige av den annen kontraherende part når det gjelder drift av de luftruter som er nevnt i vedlegget. Hver kontraherende part forbeholder seg dog rett til, for så vidt angår flyging over dens eget område, å nekte å godkjenne duelighetsbevis og sertifikater som er gitt dens egne borgere av en annen stat.

Artikkel V

a) En kontraherende parts lover og bestemmelser angående ankomst til og avgang fra dens område av luftfartøyer i internasjonal trafikk eller angående slike luftfartøyers drift og navigering innenfor dens område, skal komme til anvendelse på luftfartøyer som tilhører det eller de luftfartsselskaper som den annen kontraherende part har utpekt.

b) Passasjerer, besetninger og befraktere skal, så vel når de selv handler som når det gjelder handlinger som en tredjemann utfører i deres navn og for deres regning, overholde lover og bestemmelser som på hver av de kontraherende parter områder gjelder for innreise, opphold og avreise for passasjerer, besetninger og tilsvarende bestemmelser for gods, slik som bestemmelser angående inn- og utreise, immigrasjon, pass, toll og karantene.

Artikkel VI

Enhver av de kontraherende parter forbeholder seg rett til å nekte å innvilge eller til å tilbakekalle driftstillatelse for et luftfartsselskap, utpekt av den annen kontraherende part, i tilfelle den ikke er overbevist om at en vesentlig del av eiendomsretten til og den effektive kontroll med dette luft-

b) Polttoaineet, voiteluöljyt ja varaosat, joita toisen sopimuspuolen nimeämä lentoliikenneyritys tuo tai laskuunsa tuottaa toisen sopimuspuolen alueelle ja jotka on tarkoitettu yksinomaan mainitulle yritykselle, nauttivat tällä alueella tulleihin ja tarkastusmaksuihin sekä muihin maksuihin nähden yhtä edullista kohtelua, kuin mitä sovelletaan kansallisiin tai suosituimman maan yrityksiin.

c) Liitteessä selitettyjen reittien liikennöimiseen oikeutetun toisen sopimuspuolen lentoliikenneyritysten siviili-ilma-aluksessa olevat polttoaineet, voiteluöljyt, varaosat, säännönmukaiset varusteet ja varastot, ovat ilma-aluksen saapuessa toisen sopimuspuolen alueelle tai sen sieltä lähtiessä vapaat tulleista, tarkastusmaksuista tai muista samanluonteisista maksuista, vaikkakin asianomainen ilma-alus käyttää tai kuluttaa näitä tarvikkeita lennoillaan viimeksi mainitun sopimuspuolen alueella.

4 artikla

Lentokelpoisuus- ja pätevyystodistukset sekä lupakirjat, jotka toinen sopimuspuoli on antanut tai hyväksynyt, on toisenkin sopimuspuolen tunnustettava päteviksi liitteessä mainittujen reittien liikennöintiin. Kumpikin sopimuspuoli pidättää kuitenkin itselleen oikeuden olla hyväksymättä liikennöintiin oman alueensa yläpuolella pätevyystodistuksia ja lupakirjoja, jotka sen kansalaiselle on myöntänyt jokin muu valtio.

5 artikla

a) Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten saapumista tai lähtöä sekä liikennöimistä ja lentämistä sen alueella, on sovellettava toisen sopimuspuolen nimeämien lentoliikenneyritysten käyttämiin ilma-aluksiin.

b) Matkustajien, henkilöstön ja ralitaajien on, sekä henkilökohtaisesti että toimissa, joita kolmas mies suorittaa heidän nimessään ja lukuunsa, noudatettava lakeja ja määräyksiä, jotka kummankin sopimuspuolen alueella koskevat matkustajien, henkilöstön ja vastaavasti tavaran saapumista oleskelua ja lähtöä, kuten maahantuloa ja maastalähtöä, siirtolaisuutta, passia, tullia ja karanteenia koskevia määräyksiä.

6 artikla

Kumpikin sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden kieltää tai peruuttaa toisen sopimuspuolen nimeämältä yritykseltä liikennöimisluvan, milloin se ei katso toteennäytetyksi, että yritys on viimeksi mainitun sopimuspuolen maan kansalaisten olennaisesti omistama ja tehokkaasti valvoma, tai ellei tämä

fartsselskap ligger hos den sistnevnte kontraherende parts statsborgere, eller hvis dette luftfartsselskap ikke, som foreskrevet i artikkel V ovenfor, overholder lover og bestemmelser i den stat innen hvis område det trafikerer, eller ikke oppfyller sine forpliktelser etter denne avtale.

Artikkel VII

Denne avtale og alle andre avtaler i tilknytning til den skal registreres hos den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon.

Artikkel VIII

I tilfelle av at den ene av de to kontraherende parter finner det ønskelig å endre noen bestemmelse i vedlegget til denne avtale, må parten anmode om at de to kontraherende parters luftfartsmyndigheter skal samrå seg om dette. Slik samråing skal ta til innen 60 dager etter at begjæringen ble satt fram. Enhver endring som disse luftfartsmyndigheter er blitt enige om, trer i kraft etter å være blitt bekreftet ved en utveksling av diplomatiske noter.

Hvis en alminnelig flersidig luftfartsoverenskomst trer i kraft for begge de kontraherende parter, skal disse forhandle for å bringe denne avtale med vedlegg i samsvar med bestemmelsene i nevnte overenskomst.

Artikkel IX

a) De kontraherende parter er enige om å henvise enhver tvist som ikke kan løses gjennom direkte forhandlinger, angående tolkningen eller praktiseringen av denne avtale eller dens vedlegg, til en voldgiftsdomstol eller til en annen person eller annet organ som de i fellesskap har utpekt.

b) De kontraherende parter forplikter seg til å rette seg etter en slik avgjørelse.

c) En slik tvist kan, hvis begge de kontraherende parter ønsker det, innbringes for rådet i Den Internasjonale Sivile Luftfartsorganisasjon, opprettet ved Overenskomsten om Internasjonal Sivil Luftfart, undertegnet i Chicago den 7. desember 1944.

Artikkel X

Enhver av de kontraherende parter må underrette den annen part hvis den ønsker å si opp denne avtale. En slik oppsigelse trer i kraft 12 måneder etter den dag da den annen kontraherende part mottok melding om oppsigelsen med mindre oppsigelsen er trukket tilbake etter overenskomst for utløpet av denne frist.

lentoliikenneyritys, edellä olevan 5 artiklan mukaisesti, noudata sen maan lakeja ja määräyksiä, jonka alueella se liikennöi tai täytä tämän sopimuksen mukaisia velvollisuuksia.

7 artikla

Tämä sopimus ja kaikki siihen liittyvät välipuheet on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

8 artikla

Jos jompikumpi sopimuspuoli pitää tämän sopimuksen liitteen jonkin määräyksen muuttamista suotavana, se voi pyytää neuvotteluja tässä tarkoituksessa molempien sopimuspuolten asianomaisten ilmailuviranomaisten kesken. Sellaiset neuvottelut on aloitettava 60 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Jokainen muutos, josta mainitut ilmailuviranomaiset ovat keskenään sopineet, astuu voimaan sitten kun se on vahvistettu noottienvaihdolla.

Jos tulee voimaan molempien sopimuspuolten osalta yleinen monenkeskinen ilmakuljetussopimus, näiden on neuvoteltava tämän sopimuksen ja sen liitteen saattamiseksi sopusointuun mainitun yleissopimuksen määräysten kanssa.

9 artikla

a) Sopimuspuolet sopivat siitä, että jokainen tämän sopimuksen tai sen liitteen tulkintaa tai soveltamista koskeva erimielisyys, jota ei voida ratkaista välitöntä neuvottelutietä, siirretään niiden yhteisesti nimeämälle välitystuomioistuimelle tai muulle henkilölle tai elimelle.

b) Sopimuspuolet sitoutuvat noudattamaan ilmoitettua päätöstä.

c) Sellainen erimielisyys voidaan kuitenkin molempien sopimuspuolten niin halutessa esittää Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetulla Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella perustetun Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostolle.

10 artikla

Kumpikin sopimuspuoli voi ilmoittaa toiselle aikovansa irtisanoa tämän sopimuksen. Sellainen irtisanominen astuu voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä, kun toinen sopimuspuoli on vastaanottanut irtisanomisilmoituksen, ellei irtisanomista peruuteta inolemmipuolisesta sopimuksesta ennen tämän määräajan päättymistä.

Artikkel XI

Denne avtale skal tre i kraft den dag den blir undertegnet.

TIL BEKREFTELSE HERAV har de undertegnede, av sine respektive regjeringer behørig befullmektigede representanter, underskrevet nærværende avtale og forsynt den med sine segl.

UTFERDIGET i Helsingfors, den 24. august 1949 i to eksemplarer på norsk og finsk som begge skal ha samme gyldighet.

For den norske Regjering
(u.) Helge LEIKVANG

For den finske Regjering
(u.) K.-A. FAGERHOLM

V E D L E G G

I

Den finske regjering gir den norske regjering rett til ved et eller flere luftfartsselskaper, som den har utpekt, å drive følgende rute:

1. Oslo — via mellomliggende steder — Helsingfors, og punkter bortenfor i begge retninger.

Den norske regjering gir den finske regjering rett til ved et eller flere luftfartsselskaper, som den har utpekt, å drive følgende rute:

1. Helsingfors — via mellomliggende steder — Oslo, og punkter bortenfor i begge retninger.

II

De luftfartsselskaper som hver av de kontraherende parter har utpekt i samsvar med avtalens betingelser, gis på den annen kontraherende parts område rett til overflygning og teknisk mellomlanding så vel som rett til i internasjonal trafikk å sette av og ta opp passasjerer, post og gods på de ovennevnte ruter.

III

De kontraherende parter er enige om:

a) at den transportkapasitet som settes inn av de to lands luftfartsselskaper skal være nøye avpasset etter trafikkbehovet.

11 artikla

Tämä sopimus tulee voimaan allekirjoittamispäivänä.

TÄMÄN VAKUUDEKSI ME, hallitustemme siihen asianmukaisesti valtuuttamina, olemme allekirjoittaneet tämän sopimuksen ja varustaneet sen sinetillämme.

ТЕХТҮ Хельсингissä 24 päivänä elokuuta 1949 kahtena suomen- ja norjankielisenä kappaleena, ja molemmat tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

Suomen hallituksen puolesta
K.-A. FAGERHOLM

Norjan hallituksen puolesta
Helge LEIKVANG

L I I T E

I

Suomen hallitus myöntää Norjan hallitukselle oikeuden yhden tai useamman tämän nimeämän lentoliikenneyrityksen avulla harjoittaa liikennettä jälempänä mainitulla lentoreitillä:

Oslo—Helsinki, välilaskupaikkojen kautta ja edelleen molempiin suuntiin;

Norjan hallitus myöntää Suomen hallitukselle oikeuden yhden tai useamman tämän nimeämän lentoliikenneyrityksen avulla harjoittaa liikennettä jälempänä mainitulla lentoreitillä:

Helsinki—Oslo, välilaskupaikkojen kautta ja edelleen molempiin suuntiin.

II

Lentoliikenneyrityksellä, jonka toinen sopimuspuoli on nimennyt tämän sopimuksen määräysten mukaisesti, tulee toisen sopimuspuolen alueella olla ylilento-oikeus ja oikeus laskuihin ilman kaupallista tarkoitusta sekä myös oikeus kansainvälisessä liikenteessä ottaa ja jättää matkustajia, postia ja tavaraa edellämaitulla lentoreitillä.

III

Sopimuspuolet sopivat

a) että kummankin sopimuspuolen lentoliikenneyritysten tarjoaman liikennekapasiteetin on mahdollisimman tarkoin vastattava liikennetarvetta;

b) at de to lands luftfartsselskaper på felles rutestrekninger skal ta hensyn til hverandres gjensidige interesser, slik at deres respektive ruter ikke påvirkes på utilbørlig måte.

c) at de ruter som er angitt i nærværende vedlegg, skal ha som hovedmål å skaffe tilveie en kapasitet som svarer til transportbehovet mellom det land selskapet hører hjemme i og det land som trafikken er bestemt for.

d) at retten til på angitte punkter og ruter å ta opp og sette av interuasjonal trafikk som skal til eller kommer fra tredje land, skal brukes i samsvar med de av de to regjeringer anerkjente alminnelige prinsipper for planmessig utvikling av luftfarten, og således at kapasiteten avpasses etter:

1. transportbehovet mellom opprinnelseslandet og bestemmelseslandene,
2. transitttrafikkens behov og
3. det bestående transportbehov i de områder som passerer, idet det tas hensyn til lokale og regionale ruter.

IV

a) Takstene skal fastsettes på rimelig nivå, idet det særlig tas hensyn til driftsøkonomien, rimelig fortjeneste og de takster som brukes av andre luftfartsselskaper og de særlige forhold som karakteriserer driften av hver enkel rute, så som fart og komfort.

b) Ved fastsetting av disse takster skal innstillinger fra International Air Transport Association bli tatt i betraktning.

c) Hvis slike innstillinger mangler, skal de utpekte finske og norske luftfartsselskaper sammen bli enige om de passasjer- og godstakser som skal anvendes på strekninger av de avtalte ruter som er felles for deres selskaper, eventuelt etter samrådning med tredje lands luftfartsselskaper som helt eller delvis driver ruter på de samme strekninger.

d) Disse takster skal forelegges de to lands kompetente luftfartsmyndigheter til godkjenning.

e) Såfremt luftfartsselskapene ikke kan bli enige om fastsetting av takstene, skal de to lands luftfartsmyndigheter gjøre sitt beste for å komme til en tilfredsstillende løsning.

f) I siste instans skal saken henvises til voldgift som forutsatt i avtalens artikkel IX.

b) että kummankin sopimuspuolen nimeämien lentoliikenneyritysten on harjoittaessaan liikennettä yhteisillä reiteillä otettava huomioon toistensa edut, niin ettei kysymyksessä olevien reittien liikennöimistä vaikeuteta;

c) että edellämainittujen lentoreittien päätarkoituksena on oleva sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen, joka vastaa lentoliikenneyrityksen kotimaan ja reitin päätemaan välistä liikennetarvetta;

d) että oikeutta ottaa tai jättää kansainvälistä kolmanteen maahan menevää tai sieltä tulevaa kuormaa mainituilla paikoilla ja reiteillä toisen sopimuspuolen alueella, on käytettävä sopusoinnussa kummankin sopimuspuolen hyväksymien lentoliikenteen tarkoituksenmukaisen keihityksen yleisten periaatteiden kanssa sekä ottaen huomioon, että liikenekapasiteetti on suhteellinen

1. liikennetarpeeseen alkuperämaan ja määränaiden välillä;

2. kauttakulkuliikenteen tarpeisiin;

3. niiden alueiden liikennetarpeeseen, joiden kautta lentoreitti kulkee, kun ensin on otettu huomioon paikalliset ja alueelliset reitit.

IV

a) Kuljetusmaksut on vahvistettava kohtuullisiksi ottaen huomioon erityisesti toimintakustannukset, kohtuullisen voiton sekä toisten yritysten soveltamat maksut samoin kuin kunkin lentoreitin erityisen luonteen, kuten lentonopeuden ja mukavuuden.

b) Näitä kuljetusmaksuja vahvistettaessa on otettava huomioon Kansainvähisen ilmakuljetusliiton (IATA) ehdotukset.

c) Mainitun liiton ehdotusten puuttuessa on Suomen ja Norjan lentoliikenneyritysten yhdessä sovittava niistä kuljetusmaksuista, joita on sovellettava matkustajiin ja tavaraan nähden yritysten reittien yhteisillä osilla, sitten kun, mikäli havaitaan tarpeelliseksi, on neuvoteltu samaa reittiä joko kokonaan tai osittain liikennöivän kolmannen maan lentoliikenneyrityksen kanssa.

d) Siten päätetyt kuljetusmaksut on alistettava sopimuspuolten asianomaisten ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi.

e) Elleivät nimetyt lentoliikenneyritykset voisi sopia kuljetusmaksujen vahvistamisesta, on sopimuspuolten ilmailuviranomaisten yritettävä saada aikaan tyydyttävä ratkaisu.

f) Viimeisenä keinona on asia siirrettävä sopimuksen 9 artiklan määräysten mukaisesti välitystuomioistuimelle.

TRANSLATION¹ — TRADUCTION²

No. 780. AIR TRANSPORT AGREEMENT³ BETWEEN THE GOVERNMENT OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF NORWAY. SIGNED AT HELSINKI, ON 24 AUGUST 1949

The Government of Finland and the Government of Norway having decided to conclude an Agreement regarding civil air communications between Finland and Norway, have accordingly appointed representatives authorized for this purpose, who have agreed as follows:

Article 1

The contracting parties grant to each other the rights specified in the Annex to this Agreement, necessary for the establishment of the air routes and services therein indicated. The contracting party to whom the rights have been granted, may at its option take up traffic on these routes immediately or at a later date.

Article 2

(a) Each of the air services which one contracting party has granted the other the rights to establish, shall be put into operation as soon as the latter party has designated an airline or airlines to operate the route concerned. The contracting party granting the rights shall, subject to the stipulations of Article 6 hereof, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline or airlines designated.

(b) The contracting party granting the rights may, before giving the appropriate operating permission to the designated airline or airlines, to operate the air routes indicated in this Agreement, require such airline or airlines to qualify under the laws and regulations in force by aeronautical authorities of that contracting party.

¹ Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

² Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

³ Came into force on 24 August 1949, as from the date of signature, in accordance with article 11.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 780. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE ET LE GOUVERNEMENT DE LA FINLANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A HELSINKI, LE 24 AOUT 1949

Le Gouvernement de la Norvège et le Gouvernement de la Finlande,
Ayant décidé de conclure un accord relatif aux communications aériennes entre la Norvège et la Finlande,

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

Article premier

Les deux Parties contractantes s'accordent mutuellement les droits qui sont énoncés dans l'annexe au présent Accord et qui sont nécessaires à l'établissement des routes aériennes définies 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 précités sont accordés.

Article 2

a) Les services aériens pourront être mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle le droit de les établir aura été accordé par l'autre Partie contractante aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter la route prévue. Sous réserve des dispositions de l'article 6 ci-dessous, la Partie contractante qui accorde les droits précités sera tenue d'accorder immédiatement à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens ainsi désignées l'autorisation nécessaire à cet effet.

b) Avant d'accorder à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens ainsi désignées l'autorisation d'exploiter les services prévus dans le présent Accord, la Partie contractante qui accorde les droits précités pourra, conformément aux lois et règlements en vigueur dans son territoire, exiger que ces entreprises soumettent à ses autorités aéronautiques la preuve de leur capacité.

¹ Entré en vigueur dès la date de sa signature, le 24 août 1949, conformément à l'article 11.

Article 3

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

(a) The charges which either of the contracting parties may impose on 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 the territory of one contracting party by or on behalf of an airline designated by the other contracting party and intended solely for use by the aircraft of that airline, shall, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the contracting party whose territory is entered be accorded treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the airlines of the most favoured nation.

(c) 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 or similar duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights above the territory of the latter party.

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 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 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 be applicable to the aircraft of the airline or airlines designated by the other contracting party.

Article 3

Afin de prévenir l'institution de pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, il a été convenu ce qui suit :

a) Chacune des Parties contractantes convient que les taxes qu'elle pourra imposer aux entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités au sol, ne seront pas plus élevées que les droits qui seraient acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités au sol 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 de l'une des Parties contractantes par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante, ou pour le compte d'une telle entreprise, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de celle-ci, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite et autres droits imposés sur ledit territoire, du même traitement que celui qui est accordé aux entreprises de transports aériens nationales ou à celles 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 appartenant aux entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes, autorisées à exploiter les 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 similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par les aéronefs au cours de vols effectués au-dessus du territoire de cette autre Partie.

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 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 5

a) 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 à l'intérieur de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante.

(b) Passengers, crew and charterers shall comply, when acting personally or through an agent acting in their name and on their behalf, with the laws and regulations which, in the territory of each of the contracting parties, govern the entry, sojourn and departure of passengers, crew and, correspondingly of cargo, such as the regulations relating to entry, departure, immigration, passports, customs, and quarantine.

Article 6

Each contracting party reserve the right to withhold or revoke the operating permission of an airline designated by the other contracting party, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the latter contracting party, or in case of failure by such airline to comply as prescribed in Article 5 above with the laws and regulations of the state within the territory of which it operates air services, or otherwise fails to fulfil its obligations under this Agreement.

Article 7

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

Article 8

In the event that either of the contracting parties considers it desirable to modify any of the stipulations in the Annex to this Agreement, that party may request consultation between the competent aeronautical authorities of both contracting parties. Such consultation shall begin within 60 days from the date of the request. Modifications agreed upon by these aeronautical authorities will come into effect after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

If a general multilateral air transport Convention accepted by both contracting parties enters into force, both contracting parties will negotiate with the purpose of conforming the present Agreement and Annex with the provisions of such Convention.

Article 9

(a) The contracting parties agree to submit any dispute relative to the interpretation or application of the present Agreement or its Annex, which cannot be settled through direct negotiations, to a tribunal of arbitration or to any other person or body mutually agreed upon.

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs devront se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'une tierce personne, agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chacune des Parties contractantes, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de sortie, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer l'autorisation d'exploitation à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise se trouvent entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise de transports aériens ne se conformera pas, comme il est prescrit à l'article 5 ci-dessus, aux lois et règlements de l'État dont ses aéronefs survolent le territoire, ou si elle ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par le 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 figurant dans l'annexe au présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu à cet effet entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes. Lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification dont conviendraient les autorités aéronautiques compétentes prendra effet après qu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Au cas où entrerait en vigueur, à l'égard des deux Parties contractantes, une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens, les Parties se concerteront pour rendre conformes aux dispositions de ladite convention les dispositions du présent Accord et de son annexe.

Article 9

a) Les Parties contractantes conviennent de porter devant un tribunal arbitral tout différend qui pourrait surgir quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe et qui pourrait être réglé par voie de consultations directes, ou de soumettre ce différend à la décision de toute autre personne ou organisation qu'elles auront désignées d'un commun accord.

(b) The contracting parties undertake to comply with the decision thus given.

(c) Any such dispute may, if both contracting parties so desire, be submitted to the Council of the International Civil Aviation Organization established through the Convention of International Civil Aviation signed in Chicago on December 7, 1944.¹

Article 10

Either of the contracting parties may notify the other of its intention to terminate the present Agreement. This Agreement shall terminate twelve months after the day when the other contracting party received the notice of termination, unless the notice is withdrawn by mutual agreement prior to the expiry of this period.

Article 11

This Agreement comes into force on the day of signature.

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

DONE in Helsingfors in duplicate this 24th day of August, 1949, in the Norwegian and Finnish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Finland

For the Government of Norway

(Signed) K.-A. FAGERHOLM

(Signed) Helge LEIKVANG

ANNEX

I

The Government of Finland grants to the Government of Norway the right to conduct air transport services by one or more airlines designated by the Government of Norway on the air route specified below:

Oslo:— via intermediate points — Helsingfors, and points beyond, in both directions.

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.

b) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

c) Si les deux Parties contractantes le désirent, un tel différend pourra être porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué par la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944¹.

Article 10

Chacune des Parties contractantes pourra notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au 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 d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 11

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 et l'ont revêtu de leurs sceaux.

FAIT à Helsinki, le 24 août 1949, en double exemplaire, en langue norvégienne et en langue finnoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la Norvège
(Signé) Helge LEIKVANG

Pour le Gouvernement
de la Finlande
(Signé) K.-A. FAGERHOLM

ANNEXE

I

Le Gouvernement de la Finlande accorde au Gouvernement de la Norvège le droit d'exploiter, par l'entremise d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par ce dernier, les routes indiquées ci-après:

D'Oslo à Helsinki et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

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.

The Government of Norway grants to the Government of Finland the right to conduct air transport services by one or more airlines designated by the Government of Finland on the air route specified below:

Helsingfors — via intermediate points — Oslo, and points beyond, in both directions.

II

The airlines designated by each of the contracting parties under the conditions provided in this Agreement will enjoy, in the territory of the other contracting party, rights of transit and of stops for nontraffic purposes, as well as the right to embark and disembark in international traffic, passengers, mail and cargo at the points enumerated on each of the routes specified above.

III

The contracting parties agree that:

a) the traffic capacity provided by the airlines of either contracting party shall bear a close relationship of the traffic demand;

b) in the operation by the designated airlines of routes served by both contracting parties the interests of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services provided by the latter on all or part of such route;

c) the primary objective of the air services specified above shall be the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which the airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic;

d) the right to embark or to disembark on the specified points and routes international traffic destined for and coming from third countries (at a point or points on the specified routes), shall be applied in accordance with the general principles of orderly development of air transportation to which both contracting parties subscribe, and shall be subject to the general principle that the traffic capacity shall be related:

1. to traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;

2. to the requirements of through airline operation;

3. to the traffic requirements in the areas through which the airline passes after taking account of local and regional services.

IV

a) The determination of rates shall be made at reasonable levels, due regard being paid particularly to costs of operation, reasonable profit, and rates charged by other airlines, as well as the characteristics of each service such as speed and comfort.

Le Gouvernement de la Norvège accorde au Gouvernement de la Finlande le droit d'exploiter, par l'entremise d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par ce dernier, les routes indiquées ci-après:

D'Helsinki à Oslo et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

II

Les entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties contractantes conformément aux dispositions de l'Accord, bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit de survol et du droit d'escale non commerciale, ainsi que du droit de charger et de décharger, en trafic international, sur les routes indiquées ci-dessus, des passagers, des marchandises et du courrier.

III

Les Parties contractantes sont convenues que:

a) La capacité de transport aérien offerte par les entreprises de transports aériens des deux pays devra être adaptée de près aux besoins du trafic.

b) En exploitant les services sur les trajets qu'elles utilisent en commun, les entreprises de transports aériens des deux pays prendront en considération leurs intérêts mutuels, afin que leurs services respectifs ne soient pas indûment affectés.

c) Les services assurés sur les routes désignées dans la présente annexe auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant aux besoins de transport entre le pays dont ladite entreprise de transports aériens est ressortissante et le pays de destination du trafic.

d) Le droit d'embarquer ou de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, en des points situés sur les routes indiquées ci-dessus, sera exercé conformément aux principes généraux de développement méthodique de la navigation reconnus par les deux Gouvernements, et dans des conditions telles que la capacité soit en rapport avec:

1. Les besoins de transport entre le pays d'origine et le pays de destination,
2. Les besoins du trafic en transit, et
3. Les besoins de transport actuels dans les régions desservies, compte tenu des services locaux et régionaux.

IV

a) Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs appliqués par les autres entreprises de transports aériens, ainsi que des caractéristiques de chaque service, telles que la vitesse et le confort.

b) In the determination of these rates due regard shall be paid to recommendations made by the International Air Transport Association (IATA).

c) In the absence of such recommendations, the Finnish and Norwegian airlines shall agree between them on the rates to be applied as to passengers and cargo on routes operated by both airlines after consultation, when necessary, with an airline of third country, operating the same route or part thereof.

d) The rates so agreed upon shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

e) If the designated airlines cannot agree upon the determination of rates, the aeronautical authorities of the contracting parties shall endeavour to find a satisfactory solution.

f) In the last resort the matter shall be referred to arbitration as provided in article 9 of this Agreement.

b) Pour la fixation desdits tarifs, il sera tenu compte des recommandations formulées par l'Association du transport aérien international (IATA).

c) En l'absence de telles recommandations, les entreprises de transports aériens finlandaises et norvégiennes qui auront été désignées, conviendront d'un commun accord des tarifs passagers et marchandises qui seront appliqués sur les tronçons des services qu'elles exploitent en commun; le cas échéant, elles consulteront au préalable les entreprises de transports aériens d'un pays tiers exploitant tout ou partie des mêmes tronçons.

d) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

e) En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens sur la fixation des tarifs, les autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'efforceront de parvenir à un accord satisfaisant.

f) En dernier ressort, il y aura lieu de recourir à la procédure d'arbitrage prévue à l'article 9 de l'Accord.

No. 781

**DENMARK
and
FINLAND**

**Air Transport Agreement (with annex and exchange of notes).
Signed at Helsinki, on 26 August 1949**

*Official texts: Danish, Finnish and Swedish.
Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.*

**DANEMARK
et
FINLANDE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange
de notes). Signé à Helsinki, le 26 août 1949**

*Textes officiels danois, finnois et suédois.
Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.*

DANISH TEXT — TEXTE DANOIS

No. 781. LUFTFARTSOVERENSKOMST MELLEM DANMARK OG FINLAND

Den danske regering og den finske regering, som har besluttet at afslutte en overenskomst vedrørende luftforbindelserne mellem Danmark og Finland, har i dette øjemed udpeget behørigt befuldmægtigede repræsentanter, der er kommet overens om følgende bestemmelser:

Artikel 1

De kontraherende parter tilstår hmanden de i vedføjede tillæg opregnede rettigheder, som er påkrævede for oprettelsen af de deri angivne luftruter. Disse ruter kan åbnes straks eller på et senere tidspunkt efter bestemmelse af den kontraherende part, hvem de nævnte rettigheder er tilstået.

Artikel 2

a) Driften af hver af de luftruter, 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 luftfartselskaber til at drive den pågældende rute. Den kontraherende part, som tilstår rettighederne, er med forbehold af bestemmelserne i nedenstående artikel 6 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, inden den giver det eller de således udpegede luftfartselskab(er) tilladelse til at åbne de i nærværende overenskomst forudsete ruter, pålægge vedkommende luftfartselskab(er), at det (de) i overensstemmelse med de på dens territorium gældende love og bestemmelser meddeler dens luftfartsmyndigheder oplysninger vedrørende deres kvalifikationer.

Artikel 3

For at forebygge en diskriminerende 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 anden markorganisation, som den måtte pålægge den anden kontraherende parts luftfartselskaber, ikke må være højere end de, der betales af dens egne i tilsvarende international trafik anvendte luftfartøjer for benyttelsen af sådanne lufthavne og markorganisation;

FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS

No. 781. TANSKAN JA SUOMEN VÄLINEN LENTOLIIKEN-
NESOPIMUS

Tanskan ja Suomen hallitukset jotka ovat päättäneet tehdä Tanskan ja Suomen välisiä lentoliikenneyhteyksiä koskevan sopimuksen, ovat tätä tarkoitusta varten nimittäneet asianmukaisesti valtuutetut edustajansa, jotka ovat sopineet seuraavista määräyksistä:

1 artikla

Sopimuspuolet myöntävät toisilleen oheisessa liitteessä selitetyt oikeudet, jotka ovat tarpeen liitteessä mainittujen lentoreittien avaamiseksi. Sopimuspuoli, jolle kysymyksessä olevat oikeudet on myönnetty, voi harkintansa mukaan aloittaa liikenteen näillä lentoreiteillä joko heti tai myöhemmin.

2 artikla

a) Liikenne kullakin lentoreitillä, jonka avaamiseen toinen sopimuspuoli on myöntänyt toiselle oikeuden, voi alkaa niin pian kuin viimeksi mainittu puoli on nimennyt yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen liikennöimään kysymyksessä olevaa reittiä. Oikeudet myöntäneen sopimuspuolen on, jäljempänä olevan 6 artiklan määräykset huomioonottaen, viivytyksettä myönnettävä tarpeellinen liikennöimislupa näin nimetylle yhdelle tai useammalle lentoliikenneyritykselle.

b) Oikeudet myöntävä sopimuspuoli voi, ennenkuin se antaa nimetylle yritykselle liikennöimisluvan tässä sopimuksessa tarkoitetuille lentoreiteille, velvoittaa asianomaisen lentoliikenneyrityksen sopimuspuolen maassa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaan antamaan ilmailuviranomaiselleen tietoja kelpoisuudestaan.

3 artikla

Diskriminatoristen menettelytapojen ehkäisemiseksi ja kohtelun yhdenmukaisuuden varmistamiseksi sovitaan seuraavasta:

a) Kumpikin sopimuspuoli suostuu siihen, että lentoasemien ja muun maaorganisaation käytöstä perittävät maksut, jotka sopimuspuoli voi velvoittaa toisen sopimuspuolen liikenneyrityksen suorittamaan, eivät saa olla korkeampia kuin mitä maan omaa kansallisuutta olevat, samanlaisessa kansainvälisessä liikenteessä toimivat ilma-alukset suorittavat näiden lentoasemien ja sanotun maaorganisaation käytöstä.

b) skal brændstof, smøreolie 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 luftfartøjer, med hensyn til toldafgifter, undersøgelsesafgifter eller andre indenlandske afgifter og gebyrer nyde samme behandling som landets egne eller en mestbegunstiget 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, undersøgelsesafgifter eller lignende afgifter, selv om sådanne forsyninger benyttes eller forbruges af disse luftfartøjer under flyvning over nævnte territorium.

Artikel 4

Luftdygtighedsbeviser, dueghedsbeviser og certifikater, som er udstedt eller gjort gyldige af den ene kontraherende part, skal, for så vidt angår driften af de i tillægget angivne ruter, af den anden kontraherende part anerkendes som gyldige. 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 dueghedsbeviser og certifikater, som af en anden stat er udfærdiget for dens egne statsborgere.

Artikel 5

a) Den ene kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende ankomst til og afgang fra dens territorium, for så vidt angår luftfartøjer anvendt 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 tredieperson, 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 6

Hver af de kontraherende parter forbeholder sig ret til at nægte at give et af den anden kontraherende part udpeget luftfartselskab en koncession eller

b) Polttoaineet, voiteluöljyt ja varaosat, joita toisen sopimuspuolen nimeämä lentoliikenneyritys tuo tai laskuunsa tuottaa toisen sopimuspuolen alueelle ja jotka on tarkoitettu yksinomaan mainitulle yritykselle, nauttivat tällä alueella tulleihin ja tarkastusmaksuihin sekä muihin veroihin ja maksuihin nähden yhtä edullista kohtelua, kuin mitä sovelletaan kansallisiin tai suosituimman maan yrityksiin.

c) Liitteessä selitettyjen reittien liikennöimiseen oikeutetun toisen sopimuspuolen lentoliikenneyritysten siviili-ilma-aluksessa olevat polttoaineet, voiteluöljyt, varaosat, säännönmukaiset varusteet ja varastot, ovat ilma-aluksen saapuessa toisen sopimuspuolen alueelle tai sen sieltä lähtiessä vapaat tulleista, tarkastusmaksuista tai muista samanluonteisista maksuista, vaikkakin asianomainen ilma-alus käyttää tai kuluttaa näitä tarvikkeita lennoillaan viimeksi mainitun sopimuspuolen alueella.

4 artikla

Lentokelpoisuus- ja pätevyystodistukset sekä lupakirjat, jotka toinen sopimuspuoli on antanut tai hyväksynyt, on toisenkin sopimuspuolen tunnustettava päteviksi liitteessä mainittujen reittien liikennöintiin. Kumpikin sopimuspuoli pidättää kuitenkin itselleen oikeuden olla hyväksymättä liikennöintiin oman alueensa yläpuolella pätevyystodistuksia ja lupakirjoja, jotka sen kansalaiselle on myöntänyt jokin muu valtio.

5 artikla

a) Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten saapumista tai lähtöä sekä liikennöimistä ja lentämistä sen alueella on sovellettava toisen sopimuspuolen nimeämien lentoliikenneyritysten käyttämiin ilma-aluksiin.

b) Matkustajien, henkilöstön ja rahtaajien on, sekä henkilökohtaisesti että toimissa, joita kolmas mies suorittaa heidän nimessään ja lukuunsa, noudatettava lakeja ja määräyksiä, jotka kummankin sopimuspuolen alueella koskevat matkustajien, henkilöstön ja vastaavasti tavaran saapumista, oleskelua ja lähtöä, kuten maahantuloa ja maastalähtöä, siirtolaisuutta, passia, tullia ja karanteenia koskevia määräyksiä.

6 artikla

Kumpikin sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden kieltää tai peruuttaa toisen sopimuspuolen nimeämältä yritykseltä liikennöimisluvan, milloin se

at tilbagekalde en sådan koncession i tilfælde, hvor den ikke anser det for at være 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 5 ovenfor, eller undlader at opfylde de det i henhold til nærværende overenskomst pålagte forpligtelser.

Artikel 7

Nærværende overenskomst og alle aftaler i forbindelse hermed skal registreres i Organisationen for international civil Luftfart.

Artikel 8

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 luftfartsmyndigheder. Sådanne forhandlinger skal indledes indenfor et tidsrum af 60 dage fra datoen for anmodningens fremsættelse. Enhver ændring, hvorom disse luftfartsmyndigheder 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 9

a) De kontraherende parter er enige om at henvise enhver tvist angående fortolkningen og anvendelsen af nærværende overenskomst eller dens tillæg, som ikke kan afgøres ved direkte forhandlinger, enten for en voldgiftsdomstol eller for en hvilkensomhelst anden af dem udpeget person eller organisation.

b) De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme den afsagte kendelse.

c) En sådan tvist kan dog — såfremt begge de kontraherende parter ønsker det — indbringes for den i henhold til den i Chicago den 7. december 1944 undertegnede konvention om international civil luftfart oprettede internationale civile luftfartsorganisations råd.

Artikel 10

Hver af de kontraherende parter kan ovefor den anden kontraherende part tilkendegive sit ønske om at bringe nærværende overenskomst til ophør. Ved

ei katso toteennäytetyksi, että yritys on viimeksi mainitun sopimuspuolen maan kansalaisten olennaisesti omistama ja tehokkaasti valvoma, tai ellei tämä lentoliikenneyritys, edellä olevan 5 artiklan mukaisesti, noudata sen maan lakeja ja määräyksiä, jonka alueella se liikennöi tai täytä tämän sopimuksen mukaisia velvollisuuksia.

7 artikla

Tämä sopimus ja kaikki siihen liittyvät välipuheet on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

8 artikla

Jos jompikumpi sopimuspuoli pitää tämän sopimuksen liitteen jonkin määräyksen muuttamista suotavana, se voi pyytää neuvotteluja tässä tarkoituksessa molempien sopimuspuolten asianomaisten ilmailuviranomaisten kesken. Sellaiset neuvottelut on aloitettava 60 päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Jokainen muutos, josta mainitut ilmailuviranomaiset ovat keskenään sopineet, astuu voimaan sitten kun se on vahvistettu noottien-vaihdolla.

Jos tulee voimaan molempien sopimuspuolten osalta yleinen monenkeskinen ilmakuljetussopimus, näiden on neuvoteltava tämän sopimuksen ja sen liitteen saattamiseksi sopusointuun mainitun yleissopimuksen määräysten kanssa.

9 artikla

a) Sopimuspuolet sopivat siitä, että jokainen tämän sopimuksen tai sen liitteen tulkintaa tai soveltamista koskeva erimielisyys, jota ei voida ratkaista välitöntä neuvottelutietä, siirretään niiden yhteisesti nimeämälle välitystuoimioistumelle tai muulle henkilölle tai elimelle.

b) Sopimuspuolet sitoutuvat noudattamaan ilmoitettua päätöstä.

c) Sellainen erimielisyys voidaan kuitenkin molempien sopimuspuolten niin halutessa esittää Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetulla Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella perustetun Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostolle.

10 artikla

Kumpikin sopimuspuoli voi ilmoittaa toiselle aikovansa irtisanoa tämän sopimuksen. Sellainen irtisanominen astuu voimaan 12 kuukauden kuluttua

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 11

Nærværende overenskomst træder i kraft på datoen for dens undertegnelse.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF HAR de undertegnede, af deres respektive regeringer behørigt befuldmægtigede repræsentanter underskrevet nærværende overenskomst og forsynet den med deres segl.

UDFÆRDIGET i Helsingfors den 26. august 1949 i to eksemplarer på dansk og finsk, idet begge tekster har samme gyldighed.

For den danske regering
(*Sign.*) STEENSEN-LETH

For den finske regering
(*Sign.*) Carl ENCKELL

TILLÆG

I

Den danske regering giver den finske regering ret til ved et eller flere af denne udpegede luftfartselskaber at drive de nedenfor angivne luftruter:

Helsingfors — via mellemliggende pladser — København, i begge retninger,

Helsingfors — via mellemliggende pladser — København og pladser derudover, i begge retninger,

Den finske regering giver den danske regering ret til ved et eller flere af denne udpegede luftfartselskaber at drive de nedenfor angivne luftruter:

København — via mellemliggende pladser — Helsingfors, i begge retninger,

København — via mellemliggende pladser — Helsingfors og pladser derudover, i begge retninger.

II

De af hver af de kontraherende parter udpegede luftfartselskaber tilstås på den anden kontraherende parts territorium ret til overflyvning op teknisk mellem-

siitä, kun toinen sopimuspuoli on vastaanottanut irtisanomisilmoituksen, ellei irtisanomista peruuteta molemminpuolisesta sopimuksesta ennen tämän määräajan päättymistä.

11 artikla

Tämä sopimus tulee voimaan allekirjoittamispäivänä.

TÄMÄN VAKUUDEKSI ME, hallitstemme siihen asianmukaisesti valtuuttamina, olemme allekirjoittaneet tämän sopimuksen ja varustaneet sen sinetillämme.

TEHTY Helsingissä 26 päivänä elokuuta 1949 kaltena tanskan- ja suomenkielisenä kappaleena, ja molemmat tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

Tanskan hallituksen puolesta
(Sign.) STEENSEN-LETH

Suomen hallituksen puolesta
(Sign.) Carl ENCKELL

L I I T E

I

Tanskan hallitus myöntää Suomen hallitukselle oikeuden yhden tai useamman tämän nimeämän lentoliikenneyrityksen avulla harjoittaa liikennettä jälempänä mainituilla lentoreiteillä:

Helsinki-Kööpenhamina, välilaskupaikkojen kautta molempiin suuntiin;

Helsinki-Kööpenhamina, välilaskupaikkojen kautta ja edelleen, molempiin suuntiin.

Suomen hallitus myöntää Tanskan hallitukselle oikeuden yhden tai useamman tämän nimeämän lentoliikenneyrityksen avulla harjoittaa liikennettä jälempänä mainituilla lentoreiteillä:

Kööpenhamina-Helsinki, välilaskupaikkojen kautta molempiin suuntiin;

Kööpenhamina-Helsinki, välilaskupaikkojen kautta ja edelleen, molempiin suuntiin.

II

Toisen sopimuspuolen nimeämällä lentoliikenneyrityksillä tulee toisen sopimuspuolen alueella ollay lillento-oikeus ja oikeus laskuihin ilman kaupallista tarkoitusta

landing såvel som ret til i international trafik at afsætte og optage passagerer, post og gods på de ovenfor anførte ruter.

III

De kontraherende parter er enige om:

a) at den af de to landes luftfartselskaber indsatte transportkapacitet nøje skal tilpasses efter trafikbehovet;

b) at de to landes luftfartselskaber på de strækninger, de begge beflyver, skal tage hensyn til hinandens gensidige interesser, således at deres respektive ruter ikke påvirkes på utilbørlig måde;

c) at det ved driften af de ovenfor anførte ruter skal være hovedformålet at yde 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 ovenfor anførte ruter at optage og afsætte international trafik, bestemt for eller kommende fra tredielande, skal udøves i overensstemmelse med de af begge regeringer anerkendte almindelige principper for en formålstjenlig udvikling af luftfarten og således, at trafikkapaciteten fastsættes i forhold til:

1. trafikbehovet mellem oprindelseslandet og bestemmelseslandene;
2. transittrafikens behov;
3. trafikbehovet i de områder, ruten passerer, under hensyntagen til lokale og regionale ruter.

IV

Tarifferne skal fastsættes på et rimeligt niveau under særlig hensyntagen til driftsøkonomien, rimelig fortjeneste og de af andre selskaber anvendte tariffer, samt til de enkelte ruters særlige egenskaber, såsom flyvehastighed og bekvemmelighed.

Ved fastsættelsen af disse tariffer skal henstillinger fra den internationale sammenslutning af luftfartselskaber (IATA) tages i betragtning.

Dersom der ikke foreligger henstillinger fra den nævnte sammenslutning, træffer de danske og de finske luftfartselskaber indbyrdes aftale om de passager- og godstariffer, der skal anvendes på de strækninger af deres ruter, som de beflyver i fællesskab, efter — såfremt der skønnes at foreligge anledning hertil — at have rådført sig med tredielandes luftfartselskaber, som helt eller delvis beflyver samme strækninger.

Disse tariffer skal forelægges de to landes kompetente luftfartsmyndigheder til godkendelse.

I tilfælde af, at luftfartselskaberne ikke kan blive enige om fastsættelsen af tarifferne, skal de to landes kompetente luftfartsmyndigheder bestræbe sig for at opnå en tilfredstillende ordning.

I sidste instans henvises til voldgift i overensstemmelse med overenskomstens artikel 9.

sekä myös oikeus kansainvälisessä liikenteessä ottaa ja jättää matkustajia, postia ja tavaraa edellämainituilla lentoreiteillä.

III

Sopimuspuolet sopivat

a) että kummankin sopimuspuolen lentoliikenneyritysten tarjoaman liikennekapasiteetin on mahdollisimman tarkoin vastattava liikennetarvetta;

b) että kummankin sopimuspuolen nimeämien lentoliikenneyritysten on harjoittaessaan liikennettä yhteisillä reiteillä otettava huomioon toistensa edut, niin ettei kysymyksessä olevien reittien hikiennöimistä vaikeuteta;

c) että edellämainittujen lentoreittien päätarkoituksena on oleva sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen, joka vastaa lentoliikenneyrityksen kotimaan ja reitin pääteamaan välistä liikennetarvetta;

d) että oikeutta ottaa tai jättää kansainvälistä kolmanteen maahan menevää tai sieltä tulevaa kuormaa mainituilla paikoilla ja reiteillä toisen sopimuspuolen alueella, on käytettävä sopusoinnussa kummankin sopimuspuolen hyväksymien lentoliikenteen tarkoituksenmukaisen kehityksen yleisten periaatteiden kanssa sekä ottaen huomioon, että liikennekapasiteetti on suhteellinen:

1. liikennetarpeeseen alkuperänaana ja määrämäiden välillä;
2. kauttakulkuliikenteen tarpeisiin;
3. niiden alueiden liikennetarpeeseen, joiden kautta lentoreitti kulkee, kun ensin on otettu huomioon paikalliset ja alueelliset reitit.

IV

Kuljetusmaksut on vahvistettava kohtuullisiksi ottaen huomioon erityisesti toimintakustannukset, kohtuullisen voiton sekä toisten yritysten soveltamat maksut samoin kuin kunkin lentoreitin erityisen luonteen, kuten lentonopeuden ja mukavuuden.

Näitä kuljetusmaksuja vahvistettaessa on otettava huomioon Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) ehdotukset.

Mainitun liiton ehdotusten puuttuessa on Tanskan ja Suomen lentoliikenneyritysten yhdessä sovittava niistä kuljetusmaksuista, joita on sovellettava matkustajiin ja tavarahan nähdessä yritysten reittien yhteisillä osilla, sitten kun, mikäli havaitaan tarpeelliseksi, on neuvoteltu samaa reittiä joko kokonaan tai osittain liikennöivän kolmannen maan lentoliikenneyrityksen kanssa.

Siten päätetyt kuljetusmaksut on alistettava sopimuspuolten asianomaisten ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi.

Elleivät ninetyt lentoliikenneyritykset voisi sopia kuljetusmaksujen vahvistamisesta, on sopimuspuolten ilmailuviranomaisten yritettävä saada aikaan tyydyttävä ratkaisu.

Viimeisenä keinona on asia siirrettävä sopimuksen 9 artiklan määräysten mukaisesti välitystuomioistuimelle.

TRANSLATION¹ — TRADUCTION²

No. 781. AIR TRANSPORT AGREEMENT³ BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF FINLAND. SIGNED AT HELSINKI, ON 26 AUGUST 1949

The Government of Finland and the Government of Denmark having decided to conclude an Agreement regarding civil air communications between Finland and Denmark, have accordingly appointed representatives authorized for this purpose, who have agreed as follows:

Article 1

The contracting parties grant to each other the rights specified in the attached Annex, necessary for the establishment of the air routes and services therein indicated. The contracting party to whom the rights have been granted, may at its option take up traffic on these routes immediately or at a later date.

Article 2

a) Each of the air services which one contracting party has granted the other the rights to establish, shall be put into operation as soon as the latter party has designated an airline or airlines to operate the route concerned. The contracting party granting the rights shall, subject to the stipulations of Article 6 hereof, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline or airlines designated.

b) The contracting party granting the rights may, before giving the appropriate operating permission to the designated airline or airlines to operate the air routes indicated in this Agreement, require such airline or airlines to qualify under the laws and regulations in force by aeronautical authorities of that contracting party.

¹ Translation communicated by the International Civil Aviation Organization.

² Traduction transmise par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

³ Came into force on 26 August 1949, as from the date of signature, in accordance with article 11.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 781. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE LA FINLANDE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A HELSINKI, LE 26 AOUT 1949

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la Finlande,

Ayant décidé de conclure un accord relatif aux communications aériennes entre leurs pays respectifs,

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

Article premier

Les deux Parties contractantes s'accordent mutuellement les droits qui sont énoncés dans l'annexe ci-jointe et qui sont nécessaires à l'établissement des routes aériennes définies 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 précités sont accordés.

Article 2

a) Les services aériens pourront être mis en exploitation dès que la Partie contractante, à laquelle le droit de les établir aura été accordé par l'autre Partie contractante, aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter la route prévue. Sous réserve des dispositions de l'article 6 ci-dessous, la Partie contractante qui accorde les droits précités sera tenue d'accorder immédiatement à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens ainsi désignées l'autorisation nécessaire à cet effet.

b) Avant d'accorder à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens ainsi désignées l'autorisation de mettre en exploitation les services prévus dans le présent Accord, la Partie contractante qui accorde les droits précités pourra, conformément aux lois et règlements en vigueur dans son territoire, exiger que ces entreprises soumettent à ses autorités aéronautiques la preuve de leur capacité.

¹ Entré en vigueur dès la date de sa signature, le 26 août 1949, conformément à l'article 11.

Article 3

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

a) The charges which either of the contracting parties may impose on 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 the territory of one contracting party by or on behalf of an airline designated by the other contracting party and intended solely for use by the aircraft of that airline, shall, with respect to the imposition of customs duties, inspection fees or other national duties or charges by the contracting party whose territory is entered, be accorded treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the airlines of the most favoured nation.

c) 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 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 supplies be used or consumed by such aircraft on flights above the territory of the latter party.

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 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 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 be applicable to aircraft of the airline or airlines designated by the other contracting party.

Article 3

Afin de prévenir l'institution de pratiques discriminatoires et d'assurer l'égalité de traitement, il a été convenu ce qui suit :

a) Chacune des Parties contractantes convient que les taxes qu'elle pourra imposer aux entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres facilités au sol, ne seront pas plus élevées que les droits qui seraient acquittés pour l'utilisation desdits aéroports et facilités au sol 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 de l'une des Parties contractantes par une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante, ou pour le compte d'une telle entreprise, et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de celle-ci, bénéficieront, en ce qui concerne les droits de douane, frais de visite ou autres taxes et droits imposés à l'intérieur du pays, du même traitement que celui qui est accordé aux entreprises de transports aériens nationales ou à celles de la nation la plus favorisée.

c) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les approvisionnements de bord demeurant à bord des aéronefs civils appartenant aux entreprises de transports aériens de l'une des Parties contractantes, autorisées à exploiter les 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 similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés ou consommés 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, 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, la validité des brevets d'aptitude et des 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'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 de l'autre Partie contractante.

b) Passengers, crew and charterers shall comply, when acting personally or through an agent acting in their name and on their behalf, with laws and regulations which, in the territory of each of the contracting parties, govern the entry, sojourn and departure of passengers, crew and, correspondingly, of cargo, such as regulations relating to entry, departure, immigration, passports, customs, and quarantine.

Article 6

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the operating permission of an airline designated by the other contracting party, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the latter contracting party, or in case of failure by such airline to comply as prescribed in Article 5 above with the laws and regulations of the state within the territory of which it operates air services, or otherwise fails to fulfil its obligations under this Agreement.

Article 7

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

Article 8

In the event that either of the contracting parties considers it desirable to modify any of the stipulations in the Annex to this Agreement, that party may request consultation between the competent aeronautical authorities of both contracting parties. Such consultation shall begin within 60 days from the date of request. Modifications agreed upon by these aeronautical authorities will come into effect after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

If a general multilateral air transport Convention accepted by both contracting parties enters into force, both contracting parties will negotiate with the purpose of conforming the present Agreement and Annex with the provisions of such Convention.

Article 9

a) The contracting parties agree to submit any dispute relative to the interpretation or application of the present Agreement or its Annex, which

b) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises transportées par aéronef devront se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'une tierce personne agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de chacune des Parties contractantes l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises transportés, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de sortie, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit, soit de refuser l'octroi d'une concession à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie, soit de lui retirer une telle concession lorsqu'elle estimera ne pas avoir la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise se trouvent entre les mains de ressortissants de cette autre Partie contractante, ou lorsque l'entreprise de transports aériens ne se conformera pas, comme il est prescrit à l'article 5 ci-dessus, aux lois et règlements de l'Etat dont ses aéronefs survolent le territoire, ou si elle ne remplit pas les obligations qui lui sont imposées par le 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 figurant dans l'annexe au présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu à cet effet entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes. Lesdites consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification dont conviendraient les autorités aéronautiques compétentes prendra effet après qu'elle aura été confirmée par un échange de notes.

Au cas où entrerait en vigueur, à l'égard des deux Parties contractantes, une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens, les Parties se concerteront pour rendre conformes aux dispositions de ladite convention les dispositions du présent Accord et de son annexe.

Article 9

a) Les Parties contractantes conviennent de porter devant un tribunal arbitral tout différend qui pourrait surgir quant à l'interprétation ou à l'appli-

cannot be settled through direct negotiations, to a tribunal of arbitration or to any other person or body mutually agreed upon.

b) The contracting parties undertake to comply with the decision thus given.

c) Any such dispute may, if both contracting parties so desire, be submitted to the Council of the International Civil Aviation Organization established through the Convention of International Civil Aviation signed in Chicago on December 7, 1944¹.

Article 10

Either of the contracting parties may notify the other of its intention to terminate the present Agreement. This Agreement shall terminate twelve months after the day when the other contracting party received the notice of termination, unless the notice is withdrawn by mutual agreement prior to the expiry of this period.

Article 11

This Agreement comes into force on the day of signature.

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

DONE in Helsinki in duplicate this 26th day of August 1949, in the Finnish and Danish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of Finland
(Signed) Carl ENCKELL

For the Government of Denmark
(Signed) STEENSEN-LETH

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.

cation du présent Accord ou de son annexe et qui ne pourrait être réglé par voie de consultations directes, ou de soumettre ce différend à la décision de toute autre personne ou organisation qu'elles auront désignée.

b) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

c) Toutefois, si les deux Parties contractantes le désirent, un tel différend pourra être porté devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale institué en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.¹

Article 10

Chacune des Parties contractantes pourra notifier à l'autre Partie son intention de mettre fin au présent Accord. A la suite d'une telle dénonciation, 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 d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 11

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 et l'ont revêtu de leurs sceaux.

FAIT à Helsinki, le 26 août 1949, en double exemplaire, en langue danoise et en langue finnoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Danemark
(Signé) STEENSEN-LETH

Pour le Gouvernement de la Finlande
(Signé) Carl ENCKELL

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.

ANNEX

I

The Government of Finland grants to the Government of Denmark the right to conduct air transport services by one or more airlines designated by the Government of Denmark on the air routes specified below:

Copenhagen — Helsinki, via intermediate points, in both directions;

Copenhagen — Helsinki, via intermediate points and points beyond, in both directions.

The Government of Denmark grants to the Government of Finland the right to conduct air transport services by one or more airlines designated by the Government of Finland on the air routes specified below:

Helsinki — Copenhagen, via intermediate points, in both directions;

Helsinki — Copenhagen, via intermediate points and points beyond, in both directions.

II

The airlines designated by each of the contracting parties will enjoy, in the territory of the other contracting party, rights of transit and of stops for nontraffic purposes, as well as the right to embark and disembark in international traffic passengers, mail and cargo at the points enumerated on each of the routes specified above.

III

The contracting parties agree that:

(a) the traffic capacity provided by the airlines of either contracting party shall bear a close relationship to the traffic demand;

(b) in the operation by the designated airlines of routes served by both contracting parties the interests of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services provided by the latter on all or part of such route;

(c) the primary objective of the air services specified above shall be the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which the airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic;

(d) the right to embark or to disembark on the specified points and routes international traffic destined for and coming from third countries, shall be applied in accordance with the general principles of orderly development of air transporta-

ANNEXE

I

Le Gouvernement du Danemark accorde au Gouvernement de la Finlande le droit d'exploiter, par l'entremise d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par ce dernier, les routes indiquées ci-après:

D'Helsinki à Copenhague, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

D'Helsinki à Copenhague et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

Le Gouvernement de la Finlande accorde au Gouvernement du Danemark le droit d'exploiter, par l'entremise d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par ce dernier, les routes indiquées ci-après:

De Copenhague à Helsinki, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

De Copenhague à Helsinki et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

II

Les entreprises de transports aériens désignées par chacune des Parties contractantes bénéficieront, sur le territoire de l'autre Partie contractante, du droit de survol et du droit d'escale non commerciale, ainsi que du droit de charger et de décharger, en trafic international, sur les routes indiquées ci-dessus, des passagers, des marchandises et du courrier.

III

Les deux Parties contractantes sont convenues que:

a) La capacité de transport aérien offerte par les entreprises de transports aériens des deux pays devra être adaptée de près aux besoins du trafic;

b) En exploitant les services sur les trajets qu'elles utilisent en commun, les entreprises de transports aériens des deux pays prendront en considération leurs intérêts mutuels, afin que leurs services respectifs ne soient pas indûment affectés;

c) Les services assurés sur les routes désignées ci-dessus auront toujours pour objectif essentiel d'offrir une capacité correspondant aux besoins du trafic entre le pays dont ladite entreprise de transports aériens est ressortissante et le pays de destination du trafic;

d) Le droit d'embarquer ou de débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de pays tiers, en des points situés sur les routes indiquées ci-dessus, sera exercé conformément

tion to which both contracting parties subscribe, and shall be subject to the general principle that the traffic capacity shall be related:

1. to traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
2. to the requirements of through airline operation;
3. to the traffic requirements in the areas through which the airline passes after taking account of local and regional services.

IV

The determination of rates shall be made at reasonable levels, due regard being paid particularly to cost of operation, reasonable profit, and rates charged by other airlines, as well as the characteristics of each service such as speed and comfort.

In the determination of these rates due regard shall be paid to recommendations made by the International Air Transport Association (IATA).

In the absence of such recommendations, the Finnish and Danish airlines shall agree between them on the rates to be applied as to passengers and cargo on routes operated by both airlines after consultation, when necessary, with an airline of third country, operating the same route or part thereof.

The rates so agreed upon shall be subject to the approval of the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

If the designated airlines cannot agree upon the determination of rates, the aeronautical authorities of contracting parties shall endeavour to find a satisfactory solution.

In the last resort the matter shall be referred to arbitration as provided in article 9 of this Agreement.

aux principes généraux de développement méthodique de la navigation reconnus par les deux Gouvernements, et dans des conditions telles que la capacité soit en rapport avec:

1. Les besoins du trafic entre le pays d'origine et le pays de destination;
2. Les besoins du trafic en transit;
3. Les besoins du trafic dans les régions desservies, compte tenu des services locaux et régionaux.

IV

Les tarifs seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs appliqués par les autres entreprises ainsi que des caractéristiques de chaque service, telles que la vitesse et le confort.

Pour la fixation desdits tarifs, il sera tenu compte des recommandations formulées par l'Association du transport aérien international (IATA).

En l'absence de recommandations émanant de l'Association précitée, les entreprises de transports aériens danoises et finlandaises conviendront d'un commun accord des tarifs passagers et marchandises qui seront appliqués sur les tronçons des services qu'elles exploitent en commun; si elles estiment qu'il y a lieu de le faire, elles consulteront au préalable les entreprises de transports aériens d'un pays tiers exploitant tout ou partie des mêmes tronçons.

Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des deux pays.

En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens sur la fixation des tarifs, les autorités aéronautiques compétentes des deux pays s'efforceront de parvenir à un accord satisfaisant.

En dernier ressort, il y aura lieu de recourir à la procédure d'arbitrage prévue à l'article 9 de l'Accord.

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I.

DANISH TEXT — TEXTE DANOIS

NOTEVEKSLING

Samtidig med overenskomstens undertegnelse er der blevet udvekslet følgende noter:

KGL. DANSK GESANDTSKAB

Helsingfors, den 26. august 1949

Hr. udenrigsminister,

Under henvisning til den idag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Danmark og Finland har jeg hermed den ære at meddele, at den danske regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 2 udpeger Det Danske Luftfartselskab (DDL) til at beflyve de i tillæggets afsnit 1 anførte luftruter.

I denne forbindelse, og idet jeg henviser til de tilsvarende overenskomster mellem Finland og henholdsvis Norge og Sverige, har jeg den ære på den danske regerings vegne at bekræfte, at der under de forhandlinger, der er gået forud for overenskomstens undertegnelse, er opnået enighed om følgende:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL) kan udøve de selskabet i medfør af overenskomsten tilståede rettigheder som deltager i Scandinavian Airlines System (SAS). Sidstnævnte er et fælles driftsforetagende, hvori foruden DDL deltager Det Norske Luftfartselskab (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA), og er oprettet i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel XVI i Konventionen om international luftfart. Som følge heraf kan DDL, efter

TRANSLATION — TRADUCTION

TRADUCTION — TRANSLATION

EXCHANGE OF NOTES

The following notes were exchanged on the signing of the Agreement:

I

ROYAL DANISH LEGATION

Helsinki, 26 August 1949

The Minister of Foreign Affairs

Sir,

With reference to the Air Transport Agreement signed today between Denmark and Finland, I have the honour to inform you that in accordance with Article 2 of the Agreement, the Danish Government has designated *Det Danske Luftfartselskab* (DDL) to operate the air routes specified in part I of the Annex.

In this connexion, I beg to refer you to the corresponding Agreements between Finland, on the one hand, and Norway and Sweden respectively on the other hand, and on behalf of the Danish Government have the honour to confirm that in the course of the negotiations which preceded the signature of the Agreement, agreement was reached on the following:

1. In exercise of the rights conferred by the Agreement, *Det Danske Luftfartselskab* (DDL) may operate the services concerned as a partner in the Scandinavian Airlines System (SAS). The latter is a joint operating

ÉCHANGE DE NOTES

Au moment de la signature de l'Accord, les notes suivantes ont été échangées:

I

LÉGATION ROYALE DE DANEMARK

Helsinki, le 26 août 1949

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens qui a été signé ce jour entre le Danemark et la Finlande, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement danois, conformément aux dispositions de l'article 2 de l'Accord, a désigné la compagnie *Det Danske Luftfartselskab* (DDL) pour exploiter les routes aériennes indiquées à la première section de l'annexe.

A ce propos, et me référant aux accords analogues conclus entre la Finlande, d'une part, et la Norvège et la Suède, d'autre part, j'ai l'honneur de vous confirmer, au nom du Gouvernement danois, qu'au cours des pourparlers qui ont précédé la signature de l'Accord, il a été convenu ce qui suit:

1) La compagnie *Det Danske Luftfartselskab* (DDL) pourra exercer les droits qui lui ont été accordés aux termes de l'Accord en tant que co-participant du *Scandinavian Airlines System* (SAS). Ce dernier est un

nærmere bestemmelse af de kompetente luftfartsmyndigheder, beflyve de det i henhold til overenskomsten tilståede ruter med luftfartøjer, besætninger og materiel tilhørende enten DNL eller ABA eller begge disse selskaber.

2. I det omfang, DDL benytter luftfartøjer, besætninger og materiel tilhørende de andre i SAS deltagende selskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og sådant materiel på samme måde, som hvis disse tilhørte DDL, og de kompetente danske myndigheder, henholdsvis DDL, påtager sig herfor det fulde ansvar i henhold til overenskomsten.

Modtag, hr. udenrigsminister, forsikringen om min mest udmærkede højagtelse.

(*Sign.*) STEENSEN-LETH

Højvelbårne
hr. udenrigsminister Carl Enckell
etc. etc. etc.
det finske udenrigsministerium

concern, in which *Det Norske Luftfartselskab* (DNL) and the *Aktiebolaget Aerotransport* (ABA) are partners as well as the DDL, and is was established in accordance with the provisions of Chapter XVI of the Convention on International Civil Aviation.¹ Consequently the DDL may, in accordance with detailed provisions laid down by the competent aeronautical authorities, operate the services for which authorization is granted in the Agreement by means of aircraft, crews and equipment belonging either to the DNL or to the ABA or to both.

2. In so far as the DDL makes use of aircraft, crews or equipment belonging to the other partners in the SAS, the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment exactly as if they belonged to the DDL, and the competent Danish authorities or the DDL, as the case may be, shall assume full responsibility with regard to them under the Agreement.

I have the honour etc.

(Signed) STEENSEN-LETH

The Honourable Carl Enckell
Minister of Foreign Affairs
etc., etc., etc.
Finnish Ministry of Foreign Affairs

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 348.

organisme d'exploitation en commun, auquel participent, outre la DDL, les compagnies *Det Norske Luftfartselskab* (INL) et *Aktiebolaget Aerotransport* (ABA) et qui a été constitué conformément aux dispositions du chapitre XVI de la Convention relative à l'aviation civile internationale¹. En conséquence, la DDL pourra, conformément aux dispositions détaillées édictées par les autorités aéronautiques compétentes, exploiter les services qui lui ont été attribués aux termes de l'Accord, en utilisant à cet effet les aéronefs, les équipages et l'équipement appartenant à la DNL, ou à l'ABA, ou à ces deux compagnies.

2) Dans la mesure où la DDL utilise des aéronefs, des équipages ou de l'équipement appartenant aux autres compagnies participant au SAS, les dispositions de l'Accord seront applicables auxdits aéronefs, équipages ou équipement, tout comme si ceux-ci appartenaient à la DDL, et les autorités danoises compétentes ou, le cas échéant, la DDL, assumeront à leur sujet toute la responsabilité qui leur incombe aux termes de l'Accord.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

(Signé) STEENSEN-LETH

A Son Excellence
Monsieur Carl Enckell
Ministre des affaires étrangères
etc., etc., etc.
Ministère des affaires étrangères
de Finlande

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 15, page 349.

II

SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS

MINISTERIET FÖR UTRIKESÄRENDENA

Helsingfors, den 26. augusti 1949

Herr Minister,

Under hänvisning till den denna dag undertecknade luftfartsöverenskommelsen mellan Finland och Danmark har jag härmed äran meddela, att Finlands regering i enlighet med artikel 2 utser Aero Osakeyhtiö (Aero) att trafikera de i avdelning I i bilagan angivna flyglinjerna.

I detta sammanhang och under hänvisning till motsvarande överenskommelse mellan Finland å ena sidan samt Norge respektive Sverige å andra sidan har jag äran på Finlands regerings vägnar bekräfta, att under de förhandlingar som föregått överenskommelsens undertecknande enighet nåtts om följande:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL) må utöva de bolaget jämlikt överenskommelsen tillkommande rättigheterna såsom deltagare i Scandianavian Airlines System (SAS). Sistnämnda företag är en gemensam driftsorganisation i vilken, förutom DDL, Det Norske Luftfartselskap (DNL) och Aktiebolaget Aerotransport (ABA) ingå såsom deltagare, vilken driftsorganisation är upprättad i överensstämmelse med bestämmelserna i kapitel XVI i konventionen om internationell civil luftfart. DDL skall sålunda vara berättigat att på sätt närmare regleras av vederbörande luftfartsmyndighet trafikera de enligt luftfartsöverenskommelsen medgivna flyglinjerna med användande av flygplan, besättningar och materiel som tillhör ettdera av DNL och ABA eller båda företagen.

2. I den omfattning DDL begagnar flygplan, besättningar och materiel som tillhör övriga i SAS deltagande trafikföretag skola luftfartsöverenskommelsens bestämmelser äga tillämpning på dylika flygplan, besättningar och material på samma sätt som om DDL varit ägare därav, och vederbörande danska myndigheter respektive DDL påtaga sig full ansvarighet härför inom avtalets ram.

Mottag, Herr Minister, försäkran om min utnärkta högaktning.

(*Sign.*) Carl ENCKELL

Hans Excellens
Herr Vincens Steensen-Leth
Kunglig Dansk Minister
Helsingfors

II

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Helsinki, 26 August 1949

Sir,

With reference to the Air Transport Agreement signed today between Finland and Denmark I have the honour to inform you that, in accordance with Article 2, the Finnish Government has designated the *Aero Osakeyhtiö* (Aero) to operate the air routes specified in section I of the Annex.

In this connexion I beg to refer you to the corresponding agreements between Finland, on the one hand, and Norway and Sweden respectively, on the other hand, and on behalf of the Finnish Government have the honour to confirm that in the course of the negotiations which preceded the signature of the Agreement, agreement was reached on the following:

[See note I]

I have the honour etc.

(Signed) Carl ENCKELL

His Excellency
Mr. Vincens Steensen-Leth
Royal Danish Minister
Helsinki

II

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Helsinki, le 26 août 1949

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens qui a été signé ce jour entre la Finlande et le Danemark, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement finlandais, conformément aux dispositions de l'article 2 de l'Accord, a désigné la compagnie *Aero Osakeyhtiö* (Aero) pour exploiter les routes aériennes indiquées à la première section de l'annexe.

A ce propos, et me référant aux accords analogues conclus entre la Finlande, d'une part, et la Norvège et la Suède, d'autre part, j'ai l'honneur de vous confirmer, au nom du Gouvernement finlandais, qu'au cours des pourparlers qui ont précédé la signature de l'Accord, il a été convenu ce qui suit:

[Voir note I]

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

(Signé) Carl ENCKELL

A Son Excellence
Monsieur Vincens Steensen-Leth
Ministre royal de Danemark
Helsinki

No. 782

**CANADA
and
BELGIUM**

**Agreement for air services (with annex). Signed at Ottawa,
on 30 August 1949**

Official texts: English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

**CANADA
et
BELGIQUE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Ottawa, le 30 août 1949**

Textes officiels anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 782. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF BELGIUM FOR AIR SERVICES. SIGNED AT OTTAWA, ON 30 AUGUST 1949

PREAMBLE

The Government of Canada and the Government of Belgium (hereinafter called the Contracting Parties), having ratified the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944², and desiring to conclude an agreement for the purpose of further promoting international commercial air services, have accordingly appointed authorized representatives who agree as follows:

Article 1

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

(1) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Belgium, Ministère des Communications, Administration de l'Aéronautique, 53, Boulevard du Régent, Brussels, and in the case of Canada, the Minister of Transport and the Air Transport Board or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the said Minister and said Board.

(2) The term "territory" shall have the meaning given to it by Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on December 7, 1944.

(3) The definitions contained in Article 96 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944, shall be applied to the present Agreement.

Article 2

Each Contracting Party grants to the other the rights specified in this Agreement and the Annex thereto for the purpose of establishing the air

¹ Came into force on 30 August 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.

N° 782. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA BELGIQUE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A OTTAWA, LE 30 AOUT 1949

PRÉAMBULE

Le Gouvernement canadien et le Gouvernement belge (appelés ci-après les Parties Contractantes) ayant ratifié la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944,² et désirant conclure un accord destiné à favoriser dans une plus grande mesure les services aériens commerciaux internationaux, ont désigné, à cette fin, des représentants lesquels, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit:

Article 1

Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, et sauf stipulation contraire du texte:

1) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, s'il s'agit de la Belgique, le Ministère des Communications, Administration de l'Aéronautique, 53, Boulevard du Régent, Bruxelles, et, s'il s'agit du Canada, le Ministre des Transports et la Commission des Transports aériens, ou toute autre personne ou tout autre organisme autorisés à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministre et ladite Commission des Transports aériens.

2) Le terme « territoire » aura la signification qui lui est attribuée à l'Article 2 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

3) Les définitions indiquées à l'Article 96 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944, seront appliquées au présent Accord.

Article 2

Les Parties Contractantes se reconnaissent réciproquement les droits spécifiés dans le présent Accord et son Annexe, en vue d'établir les services

¹ Entré en vigueur dès la date de sa signature, le 30 août 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.

services therein described (hereinafter called the agreed services). Subject to Article 5, 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 3

(1) There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of the Contracting Parties to operate between their respective territories the international air services described in this Agreement and its Annex.

(2) Either Contracting Party may permit the designated airline of the other Contracting Party reasonable discretion as regards the amount of capacity to be offered on the initiation of an agreed international air service and for a reasonable period thereafter.

(3) Neither Contracting Party will permit its designated airline to transfer traffic to another aircraft of that airline of a different capacity at the last intermediate point before arrival at the designated terminal in the territory of the other Contracting Party.

Article 4

(1) The tolls to be charged on the agreed services shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors such as cost of operation, competition, the characteristics of each service, and reasonable profit.

(2) Tolls to be charged on the agreed services 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 aeronautical authorities of both the Contracting Parties.

(3) Tariffs applicable to an agreed service shall be filed by the designated airlines at least thirty (30) days before the proposed effective date with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the respective regulations of those authorities provided that this period of thirty (30) days may be reduced in particular cases if so agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

aériens qui y sont énumérés (appelés ci-après les services agréés). Sous réserve des dispositions de l'Article 5, lesdits services peuvent être inaugurés immédiatement ou à une date ultérieure, au choix de la Partie Contractante à laquelle ces droits sont accordés.

Article 3

1) Les mêmes facilités, basées sur l'équité et l'égalité, seront assurées aux entreprises de transports aériens des Parties Contractantes pour leur permettre d'exploiter entre leurs territoires respectifs les services aériens internationaux énumérés dans le présent Accord et son Annexe.

2) Chacune des Parties Contractantes peut accorder à l'entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie Contractante une latitude raisonnable en ce qui concerne le volume de la capacité à offrir lors de l'établissement d'un service aérien international agréé et pour une période raisonnable par la suite.

3) Aucune des Parties Contractantes n'autorisera l'entreprise de transports aériens qu'elle a désignée, à transférer du trafic à un autre avion, d'une capacité différente, appartenant à ladite entreprise de transports aériens, au dernier point intermédiaire avant l'arrivée au point terminus désigné et situé sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 4

1) Les tarifs à appliquer aux services agréés seront fixés à des taux raisonnables en tenant particulièrement compte de tous les facteurs y afférents, tels que frais d'exploitation, concurrence, caractéristiques présentées par chaque service et bénéfice normal.

2) Les tarifs à appliquer aux services agréés par les entreprises de transports aériens désignées seront fixés de commun accord entre elles, en tenant particulièrement compte des taux fixés par toute conférence tarifaire des lignes aériennes exploitées dans la région. Tout tarif ainsi convenu sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

3) Les conditions de transport applicables à un service agréé seront communiquées par les entreprises de transports aériens désignées, trente (30) jours au moins avant la date proposée pour leur entrée en vigueur aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, conformément aux réglementations appliquées par lesdites autorités; il est entendu toutefois que cette période de trente (30) jours pourra être réduite dans des cas particuliers si les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes en conviennent d'un commun accord.

(4) If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties, on receipt of the filing referred to in sub-section (3) above is dissatisfied with a toll proposed by the airline of the other Contracting Party, it shall so notify the other Contracting Party prior to the expiry of the first fifteen of the thirty days referred to, and the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on an appropriate toll. In the event that such agreement is reached, each Contracting Party will exercise its statutory authority to put such toll into effect as regards its airline.

(5) In the event of disagreement between the designated airlines, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach an agreement. Should the aeronautical authorities, or, subsequently, the Contracting Parties themselves, fail to agree, the matter in dispute will be referred for settlement as provided for in Article 9 of this Agreement.

(6) If agreement has not been reached at the end of the thirty-day period referred to in sub-section (3) above, the disputed toll shall not become effective until the dispute shall have been settled.

Article 5

(1) Subject to the provisions of sub-sections (2), (3), (4) of this Article, 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 for the operation of the agreed services. The Contracting Party granting the rights shall, subject to sub-sections (2), (3), (4) of this Article, be bound to grant with a minimum of procedural delay the appropriate operating permission to the airline concerned.

(2) Each designated airline may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operations of international commercial air services, and that it is equipped and able to conduct its operation in a manner which will ensure a standard of safety equal to or higher than that contemplated by the International Civil Aviation Convention and Annexes thereto.

(3) 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

4) Si, lorsque les tarifs leur auront été remis conformément aux dispositions de la sous-section 3) qui précède, les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ne sont pas d'accord au sujet d'un tarif proposé par l'entreprise de transports aériens de l'autre Partie Contractante, elles le notifieront à l'autre Partie Contractante avant l'expiration des quinze premiers jours de ladite période de trente jours, et les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un accord sur un tarif adéquat. Si un accord intervient, chaque Partie Contractante chargera l'autorité compétente d'appliquer ledit tarif en ce qui concerne son entreprise de transports aériens.

5) Si un désaccord s'élève entre les entreprises de transports aériens désignées, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un accord. Si les autorités aéronautiques d'abord ou les Parties Contractantes ensuite, ne peuvent se mettre d'accord, il sera recouru à l'arbitrage prévu à l'Article 9 du présent Accord.

6) Si un accord n'est pas intervenu à l'expiration de la période de trente jours prévue à la sous-section 3) qui précède, le tarif qui fait l'objet du différend ne sera pas appliqué avant que le différend n'ait été réglé.

Article 5

1) Sous réserve des dispositions des sous-sections 2), 3), 4) du présent Article, chacun des services agréés pourra être exploité aussitôt que la Partie Contractante à qui les droits ont été accordés aura désigné une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés. La Partie Contractante accordant les droits sera tenue, sous réserve des sous-sections 2), 3), 4) du présent Article, d'accorder, sans retard et dans un délai procédural minimum, à l'entreprise de transports aériens en question l'autorisation d'exploitation appropriée.

2) Chacune des entreprises de transports aériens désignées peut être invitée à fournir, aux autorités aéronautiques compétentes de la Partie Contractante accordant les droits, la preuve qu'elle est qualifiée pour remplir les conditions prescrites d'après les lois et règlements appliqués normalement par ces autorités aux opérations des services aériens commerciaux internationaux et qu'elle est équipée et capable de diriger son exploitation d'une manière qui assurera un degré de sécurité égal ou supérieur à celui prévu dans la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et ses Annexes.

3) Nonobstant les autres dispositions du présent Accord, si l'une ou l'autre Partie Contractante a des raisons de croire qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif d'une entreprise de transports aériens

Party, such Contracting Party may withhold or revoke permission conferred under this Agreement for such airline to operate the agreed services.

(4) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke permission 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 conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

(5) Certificates of competency and licences for personnel to be employed on the agreed services issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party.

(6) Each Contracting Party reserves the right to withdraw the designation of an airline and substitute the designation of another.

Article 6

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party treatment not less favourable than it grants to its own international airlines in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations.

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 aeronautical authorities of both Contracting Parties to be confirmed by exchange of notes between the Contracting Parties.

Article 8

In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be reviewed in consideration of the provisions of such Convention.

Article 9

Any dispute arising between the Contracting Parties as to the interpretation or application of this Agreement or of its Annex which cannot be

désignée, ne sont pas entre les mains de ressortissants de l'autre Partie Contractante, la Partie Contractante en question pourra refuser ou révoquer l'autorisation permettant à cette entreprise de transports aériens, conformément au présent Accord, d'exploiter les services agréés.

4) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer l'autorisation accordée aux termes du présent Accord pour l'exploitation des services agréés par toute entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante, au cas où cette entreprise de transports aériens ne se soumettrait pas aux lois et règlements de la première Partie Contractante ou ne remplirait pas les obligations résultant du présent Accord.

5) Les brevets d'aptitude et les licences du personnel employé dans les services agréés, délivrés ou validés par une Partie Contractante et encore en vigueur, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante.

6) Chaque Partie Contractante se réserve le droit d'annuler la désignation d'une entreprise de transports aériens et de remplacer celle-ci par une autre.

Article 6

Chaque Partie Contractante accordera à l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie Contractante un traitement non moins favorable que celui accordé à ses propres entreprises de transports aériens internationaux dans l'application de ses règlements relatifs aux douanes, à l'immigration, à la quarantaine ainsi que de ses autres règlements similaires.

Article 7

Dans le cas où l'une des Parties Contractantes désirerait modifier des dispositions du présent Accord ou de son Annexe, elle notifiera à l'autre Partie Contractante la modification qu'elle désire y voir apporter; cette modification pourra être arrêtée directement par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes et sera confirmée par un échange de notes entre les Parties Contractantes.

Article 8

Dans le cas de la conclusion d'une Convention multilatérale générale relative au transport aérien à laquelle adhèreraient les deux Parties Contractantes, le présent Accord devra être modifié compte tenu des dispositions de ladite Convention.

Article 9

Tout différend s'élevant entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord ou de son Annexe, qui

settled through direct negotiations may be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization, in accordance with the procedure described in Article 84 of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on December 7, 1944. However, the Contracting Parties may, by common consent, settle the dispute by referring it to the International Court of Justice. The Contracting Parties agree to abide by the decision given.

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.

Article 11

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

Article 12

This Agreement shall come into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized thereto, have signed this Agreement in duplicate in English and in French, both texts being equally authentic, at Ottawa, this 30th day of August, 1949.

For the Government of Canada
(Signed) LIONEL CHEVRIER

For the Government of Belgium
(Signed) VICOMTE DU PARC

ne peut être résolu par des négociations directes, pourra être soumis au Conseil de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, conformément aux dispositions prévues à l'Article 84 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944. Toutefois, les Parties Contractantes peuvent, de commun accord, régler le différend en le soumettant à la Cour Internationale de Justice. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à la décision rendue.

Article 10

L'une quelconque des Parties Contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre son désir de mettre fin au présent Accord. La notification sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. La notification faite, l'Accord prendra fin douze (12) mois après sa réception par l'autre Partie Contractante, sauf si elle est annulée de commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la Partie Contractante n'accuse pas réception de la notification qui lui est adressée, cette notification sera tenue pour reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 11

Le présent Accord et tous les contrats y relatifs seront enregistrés à 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 à cet effet, ont signé le présent Accord en deux exemplaires, l'un en anglais et l'autre en français, faisant chacun foi, à Ottawa, ce 30^e jour d'août 1949.

Pour le Gouvernement canadien
(Signé) Lionel CHEVRIER

Pour le Gouvernement belge
(Signé) VICOMTE DU PARC

ANNEX

1. The designated airline of the Government of Canada is granted the privileges to fly across the territory of Belgium without landing, to land in Belgium for non-traffic purposes, and to put down and take on passengers, mail and cargo for and from Canada, at an airport in the territory of Belgium in Europe.

2. The route to be operated for the time being by the designated airline of the Government of Canada shall be from a point in Canada directly or via intermediate points to a point in Belgium and beyond.

3. The designated airline of the Government of Belgium 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 for and from Belgium at an airport in the territory of Canada.

4. The route to be operated for the time being by the designated airline of the Government of Belgium shall be from a point in Belgium directly or via intermediate points to Gander, Canada, and beyond.

5. Intermediate points referred to in Paragraphs 2 and 4 of this Annex shall mean points in Iceland, Ireland, the British Isles, Bermuda and the Azores at the discretion of the designated airlines.

A N N E X E

1. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement canadien jouira du droit de survoler le territoire belge sans y atterrir, d'y atterrir à des fins non commerciales et de débarquer et d'embarquer des passagers, du courrier et du fret à destination et en provenance du Canada sur un aéroport situé sur le territoire belge en Europe.

2. La route à suivre actuellement par l'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement canadien commencera à un point situé au Canada, se poursuivra en ligne directe ou via des points intermédiaires jusqu'à un point situé en Belgique et au-delà.

3. L'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement belge jouira du droit de survoler le territoire canadien sans y atterrir, d'y atterrir à des fins non commerciales, et de débarquer et d'embarquer des passagers, du courrier et du fret à destination et en provenance de la Belgique sur un aéroport situé sur le territoire canadien.

4. La route à suivre actuellement par l'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement belge commencera à un point situé en Belgique, se poursuivra en ligne directe ou via des points intermédiaires jusqu'à Gander, Canada, et au-delà.

5. On entendra par les points intermédiaires visés aux Paragraphes 2 et 4 de la présente Annexe des points situés en Islande, en Irlande, dans les Iles Britanniques, les Bermudes et les Açores et laissés au libre choix des entreprises de transports aériens désignées.

No. 783

**AUSTRALIA, NEW ZEALAND
AND UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND**

**Inter-Governmental agreement for the continued operation of
the regular air services between Australia and New Zealand
by Tasman Empire Airways Limited. Signed at Wellington,
on 15 September 1949**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

**AUSTRALIE, NOUVELLE-ZÉLANDE
ET ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD**

**Accord intergouvernemental relatif à la continuation de l'exploit-
ation des services aériens réguliers entre l'Australie et la
Nouvelle-Zélande par la Tasman Empire Airways Limited.
Signé à Wellington, le 15 septembre 1949**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 783. INTER-GOVERNMENTAL AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF AUSTRALIA, NEW ZEALAND AND THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND FOR THE CONTINUED OPERATION OF THE REGULAR AIR SERVICES BETWEEN AUSTRALIA AND NEW ZEALAND BY TASMAN EMPIRE AIRWAYS LIMITED. SIGNED AT WELLINGTON, ON 15 SEPTEMBER 1949

His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, His Majesty's Government in the Commonwealth of Australia, and His Majesty's Government in New Zealand (hereinafter referred to as "the three Governments"),

Being parties to an agreement dated 10 April 1940 by which the three Governments agreed to establish jointly a regular civil air transport service for the carriage of mails, passengers and freight across the Tasman Sea between Australia and New Zealand during a period which has now expired,

Desiring to conclude a new agreement for the purpose of continuing the operation of such regular civil air transport services on a joint basis,

Have accordingly agreed as follows:

Article I

That Tasman Empire Airways Limited, a Company wholly owned by the three Governments and registered in New Zealand shall continue to operate the regular civil air transport services required for the carriage of passengers, mails and freight across the Tasman Sea between Australia and New Zealand.

Article II

That the authorised capital of the said Company shall be such amount, expressed in New Zealand currency, as may be fixed from time to time by the three Governments.

¹ Came into force on 15 September 1949 by signature.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 783. ACCORD¹ INTERGOUVERNEMENTAL ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE L'AUSTRALIE, DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF A LA CONTINUATION DE L'EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE L'AUSTRALIE ET LA NOUVELLE-ZÉLANDE PAR LA TASMAN EMPIRE AIRWAYS LIMITED. SIGNÉ A WELLINGTON, LE 15 SEPTEMBRE 1949

Le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le Gouvernement de Sa Majesté dans le Commonwealth d'Australie et le Gouvernement de Sa Majesté en Nouvelle-Zélande (ci-après dénommés « les trois Gouvernements »),

Etant Parties à un Accord en date du 10 avril 1940 par lequel les trois Gouvernements étaient convenus d'établir conjointement un service régulier de transports aériens civils pour le transport du courrier, des passagers et des marchandises au-dessus de la mer de Tasmanie, entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, durant une période qui est venue à expiration,

Désirant conclure un nouvel accord à l'effet de continuer à exploiter en commun ces services réguliers de transports aériens civils,

Sont en conséquence convenus de ce qui suit :

Article premier

La *Tasman Empire Airways Limited*, société dont les trois Gouvernements sont intégralement propriétaires et qui est immatriculée en Nouvelle-Zélande, continuera d'exploiter les services réguliers de transports aériens civils nécessaires au transport des passagers, du courrier et des marchandises au-dessus de la mer de Tasmanie, entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Article II

Le capital social de ladite société sera du montant exprimé en monnaie de la Nouvelle-Zélande qui sera fixé lorsqu'il y aura lieu par les trois Gouvernements.

¹ Entré en vigueur par signature le 15 septembre 1949.

Article III

That the liability for the provision of the capital required by the Company shall be borne by the three Governments in such proportions as may be fixed from time to time by them.

Article IV

That the operation of the air services referred to in Article I shall be governed by directions given as necessary to Tasman Empire Airways Limited by or on behalf of the three Governments.

Article V

That this agreement shall continue effective until 31 December 1951 and continue thereafter subject to the right of any of the three Governments to ask for revision of the agreement.

DATED this fifteenth day of September 1949.

Signed on behalf of His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

(Signed) A. W. SNELLING

Signed on behalf of His Majesty's Government in the Commonwealth of Australia.

(Signed) A. R. CUTLER

Signed on behalf of His Majesty's Government in New Zealand.

(Signed) F. JONES

Article III

Les trois Gouvernements seront tenus de contribuer au versement du capital nécessaire à la société suivant la proportion qu'ils fixeront lorsqu'il y aura lieu.

Article IV

L'exploitation des services aériens mentionnés à l'Article premier sera régie par les instructions qui, suivant les besoins, seront données à la *Tasman Empire Airways Limited* par les trois Gouvernements ou en leur nom.

Article V

Le présent Accord restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1951 et il le demeurera par la suite sous réserve du droit pour l'un quelconque des trois Gouvernements d'en demander la revision.

FAIT le quinze septembre 1949.

Signé au nom du Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

(Signé) A. W. SNELLING

Signé au nom du Gouvernement de Sa Majesté dans le Commonwealth d'Australie.

(Signé) A. R. CUTLER

Signé au nom du Gouvernement de Sa Majesté en Nouvelle-Zélande.

(Signé) F. JONES

No. 784

**AUSTRALIA, NEW ZEALAND
AND UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND**

Inter-Governmental agreement for the continued operation and development of Pacific air services by British Commonwealth Pacific Airlines Limited. Signed at Canberra, on 27 October 1949

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

**AUSTRALIE, NOUVELLE-ZÉLANDE
ET ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD**

Accord intergouvernemental relatif à la continuation de l'exploitation et du développement des services aériens du Pacifique par la British Commonwealth Pacific Airlines Limited. Signé à Canberra, le 27 octobre 1949

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 784. INTER-GOVERNMENTAL AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF AUSTRALIA, NEW ZEALAND AND THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND FOR THE CONTINUED OPERATION AND DEVELOPMENT OF PACIFIC AIR SERVICES BY BRITISH COMMONWEALTH PACIFIC AIRLINES LIMITED. SIGNED AT CANBERRA, ON 27 OCTOBER 1949

His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, His Majesty's Government in the Commonwealth of Australia, and His Majesty's Government in New Zealand (hereinafter referred to as "the three Governments"),

Having formed pursuant to an Agreement dated 4th August, 1947,² a tripartite organisation registered in Australia as British Commonwealth Pacific Airlines Limited, for the purpose of establishing, operating, and developing Trans-Pacific Air Services between Australia and North America and between New Zealand and North America under arrangements to be agreed between the three Governments,

Desiring to conclude a new Agreement for the purpose of continuing on a joint basis the operation and development of such Trans-Pacific Air Services,

Have accordingly agreed as follows:

Article I

That British Commonwealth Pacific Airlines Limited, a Company wholly owned by the three Governments and registered in Australia, shall continue the operation and development of the Trans-Pacific Services between Australia and North America and between New Zealand and North America.

Article II

That the authorised capital of the said Company shall be such amount, expressed in Australian currency, as may be fixed from time to time by the three Governments.

¹ Came into force on 27 October 1949 by signature.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 28, page 41.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 784. ACCORD¹ INTERGOUVERNEMENTAL ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE L'AUSTRALIE, DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF A LA CONTINUATION DE L'EXPLOITATION ET DU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES AÉRIENS DU PACIFIQUE PAR LA BRITISH COMMONWEALTH PACIFIC AIRLINES LIMITED. SIGNÉ A CANBERRA, LE 27 OCTOBRE 1949

Le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le Gouvernement de Sa Majesté dans le Commonwealth d'Australie et le Gouvernement de Sa Majesté en Nouvelle-Zélande (ci-après dénommés « les trois Gouvernements »),

Ayant constitué, en application d'un accord en date du 4 août 1947², une organisation tripartite immatriculée en Australie sous le nom de *British Commonwealth Pacific Airlines Limited* aux fins d'établir, d'exploiter et de développer des services aériens transpacifiques entre l'Australie et l'Amérique du Nord et entre la Nouvelle-Zélande et l'Amérique du Nord en vertu d'arrangements dont conviendraient les trois Gouvernements,

Désirant conclure un nouvel Accord à l'effet de continuer à exploiter et à développer en commun ces services aériens transpacifiques,

Sont en conséquence convenus de ce qui suit :

Article premier

La *British Commonwealth Pacific Airlines Limited*, société dont les trois Gouvernements sont intégralement propriétaires et qui est immatriculée en Australie, continuera d'exploiter et de développer les services transpacifiques entre l'Australie et l'Amérique du Nord et entre la Nouvelle-Zélande et l'Amérique du Nord.

Article II

Le capital social de ladite société sera du montant exprimé en monnaie australienne qui sera fixé lorsqu'il y aura lieu par les trois Gouvernements.

¹ Entré en vigueur par signature le 27 octobre 1949.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 28, page 41.

Article III

That the liability for the provision of capital required by the Company shall be borne by the three Governments in such proportions as may be fixed from time to time by them.

Article IV

That the operation of the air services referred to in Article I shall be governed by directions given as necessary to British Commonwealth Pacific Airlines Limited by or on behalf of the three Governments.

Article V

That this Agreement shall replace the Agreement known as the "Inter-Governmental Agreement for the Establishment of British Commonwealth Pacific Airlines" concluded by the three Governments on 4th August, 1947.¹

DATED this twenty-seventh day of October, One thousand nine hundred and forty-nine.

(Signed) E. J. WILLIAMS

For His Majesty's Government in the
United Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland

(Signed) Arthur S. DRAKEFORD

For His Majesty's Government in the
Commonwealth of Australia

(Signed) J. G. BARCLAY

For His Majesty's Government in
New Zealand

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 28, page 41.

Article III

Les trois Gouvernements seront tenus de contribuer au versement du capital nécessaire à la société suivant la proportion qu'ils fixeront lorsqu'il y aura lieu.

Article IV

L'exploitation des services aériens mentionnés à l'article premier sera régie par les instructions qui, suivant les besoins, seront données à la *British Commonwealth Pacific Airlines Limited* par les trois Gouvernements ou en leur nom.

Article V

Le présent Accord remplacera l'Accord intitulé « Accord intergouvernemental portant création de la *British Commonwealth Pacific Airlines* » que les trois Gouvernements ont conclu le 4 août 1947.¹

FAIT le vingt-sept octobre mil neuf cent quarante-neuf.

(Signé) S. J. WILLIAMS

Pour le Gouvernement de Sa Majesté
dans le Royaume-Uni de Grande-
Bretagne et d'Irlande du Nord

(Signé) ARTHUR S. DRAKEFORD

Pour le Gouvernement de Sa Majesté
dans le Commonwealth d'Australie

(Signé) J. G. BARCLAY

Pour le Gouvernement de Sa Majesté
en Nouvelle-Zélande

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 28, page 41.

No. 785

NEW ZEALAND
and
FRANCE

Exchange of notes constituting an agreement regarding the exchange of air traffic rights in the South Pacific. Wellington, 15 November 1949

Official texts: English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

NOUVELLE-ZÉLANDE
et
FRANCE

Echange de notes constituant un accord relatif à l'échange de droits de trafic aérien dans le Pacifique sud. Wellington, 15 novembre 1949

Textes officiels anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 785. EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC REGARDING THE EXCHANGE OF AIR TRAFFIC RIGHTS IN THE SOUTH PACIFIC. WELLINGTON, 15 NOVEMBER 1949

N^o 785. ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE RELATIF A L'ÉCHANGE DE DROITS DE TRAFIC AÉRIEN DANS LE PACIFIQUE SUD. WELLINGTON, 15 NOVEMBRE 1949

I

MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS
WELLINGTON, N. Z.

15 November 1949

Sir,

I have the honour to inform you that, pending the conclusion of a formal air transport agreement between the Government of New Zealand and the Government of the French Republic for the exchange of air transport rights in respect of their respective regional air services in the South Pacific, it is proposed that air transport operations be conducted in accordance with the following arrangements:

1. The New Zealand Government will grant to an airline designated by the French Government the right of transit and of stop for non-traffic purposes in the trust territory of Western Samoa and the Cook Islands, as well as the right to set down and take up at Faleolo in Western Samoa and Aitutaki in the Cook Islands international traffic in passengers, mail and freight on a route between Noumea in New Caledonia and Papeete in the French Establishments of Oceania.

2. The French Government will grant to an airline designated by the New Zealand Government the right of transit and of stop for non-traffic purposes in French territories in the South Pacific as well as the right to set down and take up at Noumea in New Caledonia and Borabora or Papeete

¹ Came into force on 15 November 1949 by the exchange of the said notes.

² Entré en vigueur le 15 novembre 1949 par l'échange desdites notes.

in the French Establishments of Oceania, international traffic in passengers, mail and freight on a route between Auckland in New Zealand and Borabora or Papeete in the French Establishments of Oceania.

3. The rights hereby granted shall not import for either party any obligation in respect of provision of accommodation for crews and passengers or compliance with I.C.A.O. standards regarding aerodrome and ground installations.

4. The airline designated by the New Zealand Government shall conform to the laws and regulations of the French authorities applicable to aircraft engaged in international air navigation in territories in the South Pacific within the jurisdiction of the French Government.

5. The airline designated by the French Government shall, before commencing operations to or through Western Samoa or the Cook Islands, obtain a licence under the New Zealand International Air Service Licensing Act, 1947, and shall comply with all air navigation regulations or directions issued under the Civil Aviation Act, 1948.

6. The rates to be charged by the designated airlines of the Governments of New Zealand and France on any section of the route over which services are operated by both the designated airlines shall be agreed from time to time by the competent aeronautical authorities of the two Governments.

If the foregoing arrangements are acceptable to your Government, this note and your reply thereto shall be regarded as constituting an agreement between our two Governments, which may be terminated by either Government on three months' notice.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant,

(Signed) P. FRASER
Minister of External Affairs

The Minister of France
Legation of France
P. O. Box 1695

II

LÉGATION DE FRANCE
EN
NOUVELLE-ZÉLANDEHR/AF
1126/DI

Wellington, le 15 novembre 1949

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre du 15 novembre 1949 par laquelle vous avez bien voulu me faire connaître que, dans l'attente de la conclusion entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande, d'un accord définitif tendant à l'échange de droits de trafic en ce qui concerne leurs services aériens respectifs dans le Pacifique Sud, l'exploitation de ces services pourrait s'effectuer conformément aux dispositions suivantes:

1^o) Le Gouvernement néo-zélandais accordera à un service aérien désigné par le Gouvernement français les droits de transit et d'escale technique dans le territoire sous tutelle des Samoa Occidentales et dans les Iles Cook, ainsi que le droit de déposer et de prendre à Faleolo aux Samoa Occidentales et Aitutaki aux Iles Cook, en trafic international, tous passagers, poste et fret sur une ligne allant de Nouméa en Nouvelle-Calédonie à Papeete dans les Etablissements français d'Océanie.

2^o) Le Gouvernement français accordera à un service aérien désigné par le Gouvernement néo-zélandais les droits de transit et d'escale technique dans les territoires français du Pacifique Sud, ainsi que le droit de déposer et de prendre, à Nouméa en Nouvelle-Calédonie, et à Borabora ou Papeete dans les Etablissements français d'Océanie, en trafic international, tous passagers, poste et fret sur une ligne allant d'Auckland, en Nouvelle-Zélande, à Borabora ou Papeete dans les Etablissements français d'Océanie.

3^o) Les droits ainsi accordés ne comportent aucun engagement pour aucune des parties, en ce qui concerne l'hébergement des équipages et passagers ou la conformité aux normes de l'O.A.C.I., des aérodromes et installations terrestres.

4^o) Le service aérien désigné par le Gouvernement néo-zélandais se conformera aux lois et règlements des autorités françaises applicables aux aéronefs employés à la navigation internationale dans les territoires du Pacifique Sud relevant du Gouvernement français.

5^o) Le service aérien désigné par le Gouvernement français devra, avant de commencer ses opérations aux Samoa Occidentales ou aux Iles Cook, obtenir une licence conformément aux dispositions du *New Zealand*

International Air Service Licensing Act, 1947, et se conformer aux réglementations ou dispositions relatives à la navigation aérienne édictées en vertu du *Civil Aviation Act, 1948*.

6^o) Les tarifs à appliquer par les services aériens désignés par les Gouvernements français et néo-zélandais sur toute section de la ligne desservie par les deux services désignés feront l'objet d'accords périodiques des autorités aéronautiques compétentes des deux Gouvernements.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement de la République française accepte ces dispositions, et qu'en conséquence votre lettre du 15 novembre 1949 et la présente réponse seront considérées comme constituant entre nos deux Gouvernements un accord auquel chacun d'eux pourra mettre fin par un préavis de trois mois.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, de bien vouloir agréer l'expression de ma haute considération.

(Signé) LANCIAL

The Rgt. Hon. Peter Fraser
Ministre des Affaires Extérieures
Wellington

TRADUCTION — TRANSLATION

I

MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
WELLINGTON (NOUVELLE-ZÉLANDE)

Le 15 novembre 1949

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'en attendant la conclusion entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la République française d'un accord formel relatif aux transports aériens portant octroi réciproque de droits en matière de transports aériens touchant leurs services aériens régionaux respectifs dans le Pacifique sud, mon Gouvernement propose que les transports aériens soient exploités conformément aux arrangements suivants:

[Voir note II, page 250.]

Si les arrangements qui précèdent rencontrent l'agrément de votre Gouvernement, la présente note et votre réponse seront considérées comme constituant un accord entre nos deux Gouvernements, accord que chacun d'eux pourra dénoncer moyennant préavis de trois mois.

Veillez agréer, etc.

(Signé) P. FRASER
Ministre des affaires extérieures

Monsieur le Ministre de France
Légation de France
P.O. Box 1695
Wellington

TRANSLATION — TRADUCTION

II

LEGATION OF FRANCE

IN

NEW ZEALAND

HR/AF
1126/DI

Wellington, 15 November 1949

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of the letter of 15 November 1949 in which you have been so good as to inform me that, pending the conclusion of a formal air transport agreement between the Government of the French Republic and the Government of New Zealand for the exchange of air transport rights in respect of their respective regional air services in the South Pacific, it is proposed that air transport operations be conducted in accordance with the following arrangements:

[*See note I on page 248.*]

I have the honour to inform you that the Government of the French Republic accepts these arrangements and that your letter of 15 November 1949 and this reply will therefore be regarded as constituting an agreement between our two Governments, which may be terminated by either Government on three months' notice.

I have the honour to be etc.

(Signed) LANCIAL

The Right Hon. Peter Fraser
Minister of External Affairs
Wellington

No. 786

**DENMARK
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 1 May 1950.

**DANEMARK
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 1^{er} mai 1950.

No. 786. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF THAILAND RELATING TO AIR SERVICES. SIGNED AT BANGKOK, ON 23 NOVEMBER 1949

The Government of Denmark and the Government of Thailand,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation² and the International Air Services Transit Agreement, 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.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 786. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE LA THAÏLANDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ A BANGKOK, LE 23 NOVEMBRE 1949

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la Thaïlande, Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale² et à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, l'un et l'autre signés à Chicago le sept décembre 1944,

Désirant conclure un accord en vue de favoriser aussitôt que possible le développement des communications aériennes entre leurs territoires respectifs,

Ont désigné leurs représentants qui, dûment autorisés, 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 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 la date de 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.

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 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 of 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 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 imposés 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 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) 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 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 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 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 organization which is constituted with another country or countries for purpose of joint air transport operations provided that substantial ownership and effective control of such organization 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 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) 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 tant qu'ils seront 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 la Partie contractante dont ses aéronefs survolent le territoire, tels que ces lois et règlements sont définis à l'article 5 ci-dessus, ou si, de toute autre manière, elle ne remplit pas les conditions auxquelles les droits ont été accordés conformément au présent Accord.

b) Aucune des dispositions du présent article ne s'oppose à ce que l'une ou l'autre Partie contractante désigne une organisation de transports aériens constituée avec un ou plusieurs autres pays en vue d'exploiter en commun des services de transports aériens, sous réserve 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 de tel autre ou tels 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

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 of 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

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 contractantes, 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

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. 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 tenue pour 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 définies dans l'annexe, à l'exception de ceux qui modifient les points desservis par des entreprises de transports aériens d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante, ne seront pas considérés comme

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 THEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Bangkok this Twenty-third day of November in the 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 Denmark
(Signed) E. HANSEN

For the Government of Thailand
(Signed) P. SARASIN

A N N E X

1. Airlines designated by the Government of Denmark, 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. Denmark, points in Europe, points in the Near East, the Middle East, Iran, Pakistan and India and thence to points in Burma 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 Denmark on the following routes:

A. Thailand, points in Asia, points in Europe, to Denmark and beyond in both directions.

des modifications de l'annexe. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante 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 novembre mil neuf cent quarante-neuf de l'ère chrétienne, date qui correspond à l'an deux mil quatre cent quatre-vingt-douze de l'ère bouddhique.

Pour le Gouvernement du Danemark

(Signé) E. HANSEN

Pour le Gouvernement de la Thaïlande

(Signé) P. SARASIN

A N N E X E

1. Il est accordé aux entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Danemark qui sont autorisées en vertu 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 dans les aéroports ouverts au trafic aérien international situés sur le territoire de la Thaïlande, sur les routes suivantes:

A. Danemark, points en Europe, points dans le Proche-Orient, le Moyen-Orient, l'Iran, le Pakistan et l'Inde, à destination de points situés en Birmanie et dans la 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 qui sont autorisées en vertu 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, dans les aéroports ouverts au trafic aérien international sur le territoire du Danemark, sur les routes suivantes:

A. Thaïlande, points en Asie, points en Europe, à destination du Danemark et au-delà, dans les deux sens.

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.

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 en certains points ou en tous les points des 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 elles. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, et, en cas de désaccord, une solution interviendra conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

No. 787

**NORWAY
and
THAILAND**

**Agreement relating to air transport services (with annex).
Signed at Bangkok, on 26 November 1949**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

**NORVÈGE
et
THAÏLANDE**

**Accord relatif aux services de transports aériens (avec annexe).
Signé à Bangkok, le 26 novembre 1949**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 787. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF NORWAY AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND RELATING TO AIR TRANSPORT SERVICES. SIGNED AT BANGKOK, ON 26 NOVEMBER 1949

The Government of Norway and the Government of Thailand,
Being parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944,²

And desiring to conclude an Agreement relating to air transport services between Norway and Thailand,

Have accordingly appointed duly authorized plenipotentiaries for this purpose, 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.

¹ Came into force on 26 November 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° 787. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NORVÈGE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A BANGKOK, LE 26 NOVEMBRE 1949

Le Gouvernement de la Norvège et le Gouvernement de la Thaïlande,
Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale établie à Chicago le sept décembre 1944²,

Et désirant conclure un accord relatif aux services de transports aériens entre la Norvège 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 appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des entreprises commerciales de transports aériens.

¹ Entré en vigueur dès sa signature, le 26 novembre 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 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 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 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 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 valable 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) 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.

(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 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 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) 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 pendant qu'ils seront 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

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 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-sixth day of November in the 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 the Kingdom of Norway
(Signed) N. AALL

For the Government of the Kingdom of Thailand
(Signed) P. SARASIN

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 la part de l'autre Partie contractante, la notification sera tenue pour 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-six novembre mil neuf cent quarante-neuf de l'ère chrétienne, date qui correspond à l'an deux mil quatre cent quatre-vingt-douze de l'ère bouddhique.

Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège
(Signé) N. AALL

Pour le Gouvernement du Royaume de Thaïlande
(Signé) P. SARASIN

ANNEX

TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF NORWAY AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND RELATING TO AIR TRANSPORT SERVICES

1. Airlines of Norway authorized under the present Agreement are accorded rights of transit and non-traffic stop in the territory of Thailand as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at Bangkok on the following route:

Norway 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 Norway as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail at Stavanger and Oslo on the following route:

Bangkok via intermediate points to Stavanger and Oslo and beyond in both directions.

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.

ANNEXE

A L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NORVÈGE
ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE RELATIF
AUX SERVICES DE TRANSPORTS AÉRIENS

1. Il est accordé aux entreprises de transports aériens de la Norvège 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, à Bangkok, sur la route suivante:

De Norvège 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 la Norvège, ainsi que le droit de charger et de décharger, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, à Stavanger et à Oslo, sur la route suivante:

De Bangkok à Stavanger et Oslo et au-delà, via des points intermédiaires, dans les deux sens.

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 elles. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, et, en cas de désaccord, une solution interviendra conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

No. 788

DENMARK
and
AUSTRIA

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna, on
2 December 1949**

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

DANEMARK
et
AUTRICHE

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Vienne, le 2 décembre 1949**

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 788. AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT. SIGNED AT VIENNA, ON 2 DECEMBER 1949

The Governments of Denmark and Austria, desiring to stimulate civil air transportation between Denmark and Austria hereby conclude the following Agreement, covering the scheduled 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 fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of commercial airlines.

¹ Came into force on 15 January 1950 by an exchange of notes, in accordance with article XI.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 788. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ A VIENNE, LE 2 DÉCEMBRE 1949

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de l'Autriche, désireux de développer les transports aériens civils entre le Danemark 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 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 le 15 janvier 1950 par un échange de notes, conformément à l'article XI.

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 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 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 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 qui 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 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) 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 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 Convention on International Civil Aviation.¹

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.

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 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 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 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 des 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 relative à l'Aviation civile internationale¹.

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.

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 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 acknowledgment 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 XI

The coming into force of this Agreement will be determined through an exchange of notes.

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

DONE this 2nd day of December 1949 in duplicate at Vienna in the English language.

For the Royal Danish Government
(Signed) Hans Jacob HANSEN

For the Austrian Federal Government
(Signed) GRUBER

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 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 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 danois

(Signé) Hans Jacob HANSEN

Pour le Gouvernement fédéral d'Autriche

(Signé) GRUBER

ANNEX

TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF DENMARK AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT*Section I*

It is agreed between the contracting parties:

A. That the designated airlines of the two contracting parties operating on the routes described in this Annex shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of the said routes.

B. That the air transport capacity offered by the designated airlines of both countries shall bear a close relationship to traffic requirements.

C. That in the operation of common sections of trunk routes, described in the present Annex, the designated airlines of the contracting parties shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services.

D. That the 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.

E. That the right to embark and to disembark at points in the territory of the other country international traffic destined for or coming from third countries at a point or points specified in this Annex, shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Governments subscribe and shall be subject to the general principle that capacity shall be related:

1. To traffic requirements between the country of origin and the countries of 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.

ANNEXE

A L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK 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 l'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. 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. Airlines designated by the Government of Denmark 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 Denmark, 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 Danish territory, open to international air traffic on the following routes in both directions:

Points in Austria, via intermediate points if desired, to points in Denmark, and points beyond, if desired.

Section II

1. Il est accordé aux entreprises de transports aériens désignées par le Gouvernement du Danemark 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 au Danemark, 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 danois 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 au Danemark et de points situés au-delà, facultativement.

No. 789

**AUSTRALIA
and
CEYLON**

Agreement for the establishment of air services (with annex and exchange of notes). Signed at Canberra, on 12 January 1950

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

**AUSTRALIE
et
CEYLAN**

Accord relatif à l'établissement de services aériens (avec annexe et échange de notes). Signé à Canberra, le 12 janvier 1950

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 789. AGREEMENT¹ 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

The Government of the Commonwealth of Australia and the Government of Ceylon, hereinafter described as the "Contracting Parties", desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting 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 route specified in the Annex to this Agreement (hereinafter referred to as the "specified air route").

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:

- (i) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated an airline for the specified air route.
- (ii) the Contracting Party which grants the rights shall have given the appropriate operating permission to the airline pursuant to paragraph (B) of this Article which it shall do with the least possible delay.

(B) The designated airline may be required to satisfy the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by or under the laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services.

¹ Came into force on 12 January 1950, in accordance with article XVII.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 789. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE CEYLAN RELATIF A L'ÉTABLISSEMENT DE SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ A CANBERRA, LE 12 JANVIER 1950

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie et le Gouvernement de Ceylan, ci-après dénommés « les Parties contractantes », désireux de conclure un accord en vue de favoriser le développement des services aériens, sont convenus de ce qui suit :

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 la route indiquée dans l'annexe au présent Accord (ci-après dénommé « la route aérienne indiquée »).

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 sont accordés en vertu du présent Accord, à condition que :

- i) La Partie contractante à laquelle les droits sont accordés ait désigné une entreprise de transports aériens pour exploiter la route aérienne indiquée.
- ii) La Partie contractante qui accorde les droits ait donné à l'entreprise de transports aériens la permission d'exploitation voulue, conformément aux dispositions du paragraphe B) du présent Article, ce qu'elle devra faire dans le plus bref délai possible.

B) L'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 des services aériens internationaux, soit en vertu desdites lois et desdits règlements.

¹ Entré en vigueur le 12 janvier 1950 conformément à l'article XVII.

Article III

(A) Each of the designated airlines shall have the right to use all airports, airways and other facilities provided by the Contracting Parties for the use by international air services on the specified air routes.

(B) In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party treatment equal to that accorded to its own airlines engaged in international air transport.

(C) In the administration of regulations referred to in paragraph (B) of this Article, both Contracting Parties will use their best endeavours to follow closely such standards and recommended practices relating to facilitation of international air transport as are adopted by the Council of the International Civil Aviation Organisation. Moreover, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, on request, consult regarding the administration of these regulations if, in the opinion of one of the Contracting Parties, such regulations impose an onerous burden on its designated airline in the operation of the air services pursuant to this Agreement.

(D) Aircraft of the designated airline of one Contracting Party operating the specified air services on a flight to, from or across the territory of the other Contracting Party shall be admitted temporarily free from customs duties, subject otherwise to the customs regulations of such other Contracting Party. Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of the designated airline of one Contracting Party on arrival in the territory of the other Contracting Party and not unloaded in that territory shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

(E) Supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment, and aircraft stores introduced into or taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the second Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the first Contracting Party and remaining

Article III

A) Chacune des entreprises de transports aériens désignées aura le droit d'utiliser tous les aéroports, voies aériennes et autres facilités fournies par les Parties contractantes à l'usage des services aériens internationaux sur les routes aériennes indiquées.

B) En appliquant ses lois et règlements relatifs aux formalités de douane, d'immigration, de quarantaine et autres lois et règlements analogues, chaque Partie contractante accordera à l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante un traitement égal à celui qu'elle accorde à ses propres entreprises de transports aériens assurant des transports aériens internationaux.

C) En appliquant les lois et règlements visés au paragraphe B) du présent Article, les deux Parties contractantes s'emploieront de leur mieux à observer rigoureusement les standards et les pratiques recommandées en vue de faciliter le transport aérien international, qui ont été adoptés par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. En outre, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront, sur demande, au sujet de l'application de ces lois et règlements, si l'une des Parties contractantes estime que ceux-ci font subir une charge excessive à son entreprise de transports aériens désignée en ce qui concerne l'exploitation de services aériens conformément au présent Accord.

D) Les aéronefs de l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes utilisés pour l'exploitation des services aériens indiqués et effectuant un voyage à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à travers ledit territoire, seront admis en franchise, à titre provisoire, sous réserve toutefois des règlements douaniers de cette autre Partie contractante. Les approvisionnements en carburants, huiles lubrifiantes, et pièces de rechange, ainsi que l'équipement normal et les approvisionnements de bord qui se trouvent à bord d'un aéronef de l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes au moment de leur arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante et ne sont pas déchargés dans ce territoire, seront exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres taxes similaires, même si les approvisionnements en question sont utilisés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

E) 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'une des Parties contractantes sur le territoire de la deuxième Partie contractante par l'entreprise de transports

on board on departure from the last airport of call in the territory of the second Contracting Party shall be exempt from customs duties, inspection fees and similar charges imposed in the territory of the second Contracting Party.

Article IV

The designated airline of a Contracting Party may, subject to the provisions of Articles I and V, carry across, set down and pick up at the points in the territory of the other Contracting Party mentioned in the specified air route international traffic in passengers, cargo and mail.

Article V

(A) The capacity to be operated between the territories of the two Contracting Parties for the carriage of traffic originating in the territory of each Contracting Party and destined for the territory of the other Contracting Party shall bear close relationship, at a reasonable load factor, to such traffic and shall be shared half to the designated airline of each Contracting Party.

(B) The designated airline of each Contracting Party may provide capacity for the carriage of fifth freedom traffic between the territory of the other Contracting Party and that of third countries, to the extent that the designated airline or airlines of such other Contracting Party together with the airlines of such third country are not able to handle such traffic. It is recognised that, as between the Contracting Parties, that Contracting Party to which such traffic is third and fourth freedom traffic has the primary right to the carriage of such traffic and shall be free to provide capacity for that purpose.

(C) The capacities to be provided by the designated airline of each Contracting Party for the traffic referred to in paragraph (A) and for fifth freedom traffic referred to in paragraph (B) of this Article shall be agreed, from time to time, between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, who shall also agree at the same time on the load factor to be used in determining the said capacities.

(D) In order to meet seasonal fluctuations or unexpected demands of a temporary character the designated airlines may agree between them such

aériens désignée de la première Partie contractante ou pour le compte de cette entreprise, et demeurant à bord lors du départ du dernier aéroport d'escale sur le territoire de la deuxième Partie contractante, seront exonérés des droits de douane, frais de visite et taxes similaires imposés sur le territoire de la deuxième Partie contractante.

Article IV

Sous réserve des dispositions des articles I et V, l'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes pourra transporter au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante et charger et décharger des passagers, des marchandises et du courrier en trafic international, aux points de ce territoire prévus sur la route aérienne indiquée.

Article V

A) La capacité à utiliser entre les territoires des deux Parties contractantes pour le transport des passagers, des marchandises, et du courrier en provenance du territoire de l'une des Parties contractantes et à destination du territoire de l'autre Partie contractante devra être adaptée de près, à un facteur de charge normal, aux exigences de ce trafic, et sera attribuée par moitié à l'entreprise de transports aériens désignée de chacune des Parties contractantes.

B) L'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes pourra fournir une capacité pour l'acheminement du trafic de cinquième liberté entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un pays tiers, dans la mesure où l'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignées de cette autre Partie contractante ne sont pas à même d'assurer l'acheminement de ce trafic avec le concours des entreprises de transports aériens dudit pays tiers. Les Parties contractantes reconnaissent que, en ce qui les concerne, la Partie contractante pour laquelle ce trafic constitue un trafic de troisième et de quatrième liberté, a droit de priorité pour l'acheminement dudit trafic et aura la possibilité de fournir une capacité à cet effet.

C) De temps à autre, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes fixeront de commun accord les capacités à fournir par l'entreprise de transports aériens désignée de chaque Partie contractante pour l'acheminement du trafic visé au paragraphe A) et du trafic de cinquième liberté visé au paragraphe B) du présent article; elles conviendront en même temps du facteur de charge qui devra servir pour fixer lesdites capacités.

D) Afin de faire face aux fluctuations saisonnières ou aux demandes imprévues de caractère temporaire, les entreprises de transports aériens

temporary increases in the agreed capacities as are necessary to meet the traffic need. Any such increase shall be reported forthwith to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(E) Insofar as a designated airline of one Contracting Party is temporarily unable to operate its full share of the capacities agreed pursuant to paragraph (C) of this Article, that airline may arrange with the designated airline of the other Contracting Party, under terms and conditions to be agreed between them and approved by the aeronautical authorities of the respective Contracting Parties, to operate its share of the capacity in full or in part. It shall be a condition of any such agreement that, if the designated airline of the first Contracting Party should, at any time, decide to commence to operate, or to increase the capacity of its services within the total capacity to which it is entitled, the designated airline of the other Contracting Party shall withdraw correspondingly some or all of the additional capacity which it may have been operating.

(F) Each of the designated airlines of the Contracting Parties shall be entitled also to provide capacity for the carriage of traffic that originates in one third country and is destined for another third country (which traffic is fifth freedom traffic to both Contracting Parties) in accordance with the general principles that the capacity provided for such traffic shall be related to:

- (i) the air transport needs of the area after taking account of local and regional services operated by airlines of the other Contracting Party;
- (ii) and the economics of through airline operation insofar as the interests of such local and regional services are not adversely affected.

(C) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall keep the aeronautical authorities of the other Contracting Party promptly informed of the capacities provided by its designated airline pursuant to this Article and, if so requested, shall consult with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, to examine whether the capacities provided are in accordance with the general principles set out in this Article.

désignées pourront décider de commun accord d'augmenter à titre provisoire les capacités convenues, dans la mesure nécessaire pour satisfaire aux besoins du trafic. Toute augmentation de cet ordre devra être signalée sans délai aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

E) Dans la mesure où une entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes se trouverait provisoirement dans l'impossibilité d'utiliser en totalité sa part de la capacité convenue aux termes du paragraphe C) du présent article, ladite entreprise pourra décider avec l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, selon les conditions et modalités dont elles conviendront et qui seront soumises à l'approbation des autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes, que l'entreprise de cette autre Partie contractante exploitera en totalité ou en partie sa part de la capacité convenue. Tout accord de cet ordre devra comporter une clause prévoyant que si l'entreprise de transports aériens désignée de la première Partie contractante décide à un moment quelconque de mettre ses services en exploitation ou d'en augmenter la fréquence dans les limites de la capacité totale à laquelle elle a droit, l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante retirera de son exploitation, en contrepartie, tout ou partie de la capacité supplémentaire qu'elle aura pu fournir jusqu'alors.

F) Chacune des entreprises de transports aériens désignée des Parties contractantes aura également le droit de fournir la capacité nécessaire pour acheminer le trafic en provenance d'un pays tiers (ce trafic constituant pour les deux Parties contractantes un trafic de cinquième liberté), en respectant le principe général selon lequel la capacité fournie pour ce trafic doit être en rapport avec:

- i) Les besoins de la région en matière de transports aériens, compte tenu des services locaux et régionaux exploités par les entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante; et
- ii) Les facteurs économiques de l'exploitation des entreprises de transports aériens assurant des services directs pour autant que les intérêts des services locaux et régionaux ne subissent pas de préjudice.

G) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante communiqueront sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante tous renseignements touchant la capacité fournie par son entreprise de transports aériens désignée conformément aux dispositions du présent article et, sur demande, se concerteront avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en vue de déterminer si la capacité fournie est conforme aux principes généraux énoncés au présent article.

(H) Any dispute under this Article shall be dealt with in accordance with Article XII.

Article VI

The designated airline of either Contracting Party may, for the purpose of economy of operation, make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party, subject to the following conditions:

- (i) that the aircraft used on the section more distant from the starting point of the service shall be smaller in capacity than those used on the nearer section,
- (ii) that such smaller aircraft shall be scheduled to provide a connecting service with the aircraft of larger capacity, and
- (iii) that such smaller aircraft shall be operated for the primary purpose of carrying passengers who have travelled, or are to travel, in the larger aircraft. The capacity of such smaller aircraft shall be determined with reference to the traffic that is to be transferred from, or to, the larger aircraft for onwards conveyance to its destination and with reference to the provisions of Article V of this Agreement.

Article VII

(A) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request,

- (i) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the specified air services; and
- (ii) such periodic statements as may be reasonably required, relating to the traffic carried by its designated airline on the specified air service, including information concerning the origin and destination of such traffic.

(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 type of aircraft to be operated on the specified air service.

Article VIII

(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

H) Tout différend auquel donneraient lieu les dispositions du présent article sera réglé conformément aux dispositions de l'article XII.

Article VI

L'entreprise de transports aériens désignée de l'une des Parties contractantes pourra, aux fins d'économie d'exploitation, effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux conditions suivantes:

- i) Que les aéronefs utilisés sur la section de la route plus éloignée du premier point d'envol du service soient d'une capacité inférieure à celle des aéronefs utilisés sur la section de la route plus proche,
- ii) Que l'horaire des aéronefs de capacité moindre soit fixé de façon à assurer une correspondance avec les aéronefs de capacité plus grande, et
- iii) Que les aéronefs de capacité moindre soient utilisés essentiellement pour le transport des passagers qui ont voyagé ou qui doivent voyager à bord des aéronefs de capacité plus grande. La capacité des premiers aéronefs sera fixée en tenant compte de l'importance du trafic qui doit être transbordé des aéronefs de capacité plus grande ou transféré à bord desdits aéronefs pour être acheminé jusqu'à destination, ainsi que des dispositions de l'article V du présent Accord.

Article VII

A) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande,

- i) Les statistiques de trafic qui pourront être nécessaires pour procéder à l'examen de la fréquence et de la capacité des services aériens indiqués; et
- ii) Les relevés périodiques normalement nécessaires relatifs au trafic acheminé par ses entreprises de transports aériens désignées au cours de l'exploitation du service aérien indiqué, y compris les renseignements concernant la provenance et la destination dudit trafic.

B) Chaque Partie contractante invitera son entreprise de transports aériens désignée 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 du type d'aéronef qui sera utilisé pour le service aérien indiqué.

Article VIII

A) Les tarifs applicables au transport des passagers et des marchandises par l'un quelconque des services aériens indiqués seront fixés à des

regard being paid to all relevant factors, including economical operation, reasonable profit, differences 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, from time to time, between the designated airlines concerned in consultation with other airlines operating on the same route or section thereof and shall have regard to any relevant rates adopted by the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, except that the approval of the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not be necessary in respect of tariffs for a route or section in which no designated airline of that Contracting Party is concerned. In the event of disagreement between the designated airlines concerned or in case the aeronautical authorities do not approve the tariffs as required under this paragraph, the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement between themselves failing which the dispute shall be dealt with in accordance with Article XII. Pending determination of the tariffs in accordance with this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article IX

Each Contracting Party reserves the right to itself to withhold or revoke the certificate or permit of an airline designated by the other Contracting Party if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the other Contracting Party or its nationals. Each Contracting Party reserves the right to itself to withhold or revoke, or impose such a propiate conditions as it may deem necessary with respect to any certificate or permit, in case of failure by the designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party or in case, in the judgment of the first Contracting Party, there is failure to fulfil the conditions under which the rights are granted pursuant to this Agreement. Such action shall be taken only after issue of notice to the other Contracting Party stating the basis of the proposed action and shall afford opportunity to the other Contracting Party to consult in regard thereto. Any revocation or imposition of conditions shall become effective on the date specified in the notice (which shall not be less than two calendar months after the date on which the notice would, in the ordinary

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 la route ou une section de la route en question.

B) Les tarifs applicables pour chaque route et chaque section de route seront fixés de temps à autre et 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 deux 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 à laquelle n'est intéressée aucune entreprise de transports aériens désignée de ladite Partie contractante. En cas de désaccord entre les entreprises de transports aériens désignées intéressées ou si les autorités aéronautiques ne donnent pas aux tarifs l'approbation requise aux termes 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 XII. En attendant que les tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà établis resteront en vigueur.

Article IX

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer le certificat ou le permis d'une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété ou le contrôle effectif de ladite entreprise se trouvent entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ses ressortissants. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer un certificat ou un permis ou d'imposer, en ce qui les concerne, les conditions appropriées qu'elle jugera nécessaire lorsque l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante ne se conformera pas aux lois et règlements de la première Partie contractante ou lorsque la première Partie contractante estimerait que les conditions auxquelles les droits ont été accordés en vertu du présent Accord ne sont pas remplies. Aucune mesure de cet ordre ne sera prise avant qu'une notification n'ait été envoyée à l'autre Partie contractante pour lui faire connaître les motifs de la mesure envisagée et que cette autre Partie contractante n'ait eu la possibilité d'engager des consultations à ce sujet. Toute mesure portant révocation ou toute mesure par laquelle des conditions sont

course of transmission, be received by the Contracting Party to whom it is addressed) unless the notice is withdrawn before such date. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article XII shall not be prejudiced.

Article X

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 XI

(A) In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties will consult on request with a view to ensuring 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 may be desirable. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modification of this Agreement, agreed 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 a specified air route authorised to its designated airline except those which

- (i) change the places served by a designated airline in the territory of the other Contracting Party, or,
- (ii) 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

imposées prendra effet à la date indiquée dans la notification (qui ne sera pas antérieure à la date d'expiration d'un délai de deux mois civils après la date à laquelle la notification, acheminée par les voies normales, devrait être reçue par la Partie contractante à laquelle elle est adressée), à moins que ladite notification ne soit retirée avant cette date. Les mesures que l'une des Parties contractantes pourraient prendre aux termes du présent article ne porteront pas atteinte aux droits conférés à l'autre Partie contractante en vertu de l'article XII.

Article X

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 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 XI

A) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront sur demande 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 en vue d'apporter au présent Accord toutes modifications qui paraîtraient souhaitables. Ces consultations commenceront dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande. Toute modification du présent Accord dont il aura été convenu par 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 ou l'autre Partie contractante aux points d'escale intermédiaires sur une route aérienne indiquée que son entreprise de transports aériens désignée est autorisée à exploiter, à l'exception de ceux qui:

- i) affectent les points desservis par une entreprise de transports aériens désignée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou
- ii) 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, à condition d'en donner notification sans délai aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si ces dernières constatent que

Contracting Party find that the principles set forth in Article V of this Agreement are thereby infringed and such infringement affects the interests of any of their airlines because of the carriage by a designated airline of the first Contracting Party of traffic between the territory of the second Contracting Party and the new point in the territory of a third country the aeronautical authorities of the second Contracting Party may request consultation in accordance with the provision of Paragraph (A) of this Article.

Article XII

(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
- (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 XIII

In the event of the conclusion of a multilateral air transport agreement to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be reviewed to determine whether or not it can remain in force consistent with such multilateral agreement.

lesdits changements dérogent aux principes énoncés à l'article V du présent Accord, et que cette dérogation porte atteinte aux intérêts d'une de leurs entreprises de transport aériens du fait qu'une entreprise de transports aériens désignée de la première Partie contractante transporte des passagers, des marchandises et 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.

Article XII

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 désigné de commun accord; ou
- 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 par 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, y compris toute recommandation provisoire.

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 peut restreindre, refuser ou retirer tous les droits qu'elle a accordés en vertu du présent Accord et de son annexe.

Article XIII

Au cas où il serait conclu en matière de transports aériens un accord plurilatéral auquel les deux Parties contractantes décideraient d'adhérer, le présent Accord fera l'objet d'un examen afin de décider si son maintien en vigueur est compatible avec les dispositions dudit accord plurilatéral.

Article XIV

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

Article XV

It shall be open to either Contracting Party at any time to give notice to the other of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve calendar 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 by the other Contracting Party specifying an earlier date of receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article XVI

For the purpose of this Agreement and its Annex unless the context otherwise requires:

(A) The term "territory" shall have the meaning assigned to it by Article 2 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944,¹ in this Agreement referred to as "the Convention".

(B) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Australia, the Director-General of Civil Aviation, Australia, and in the case of Ceylon, the Director of Civil Aviation, Ceylon, and in both cases any person or body authorised by the respective Contracting Parties to perform the functions exercised by the above-mentioned authorities.

(C) The term "designated airline" shall mean the air transport enterprise which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have notified to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as the airline designated by the first Contracting Party in accordance with Article II of this Agreement for the route specified in such notification.

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 XIV

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

Article XV

Chaque Partie contractante aura la faculté de notifier à tout moment à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Ladite 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 civils 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'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante faisant état d'une date de réception antérieure, la notification sera tenue pour reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XVI

Aux fins du présent Accord et de son annexe, et sauf indication contraire du contexte:

A) 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 1944¹ et appelée « la Convention » dans le présent Accord.

B) L'expression « autorités aéronautiques » s'entendra, en ce qui concerne l'Australie, du Directeur général de l'aviation civile en Australie, et, en ce qui concerne Ceylan, du Directeur de l'aviation civile à Ceylan, et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme autorisé par chacune des Parties contractantes pour remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités susmentionnées.

C) L'expression « entreprise de transports aériens désignée » s'entendra de l'entreprise de transports aériens désignée que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes auront notifiée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme étant l'entreprise de transports aériens désignée par la première Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article II du présent Accord, pour exploiter la route indiquée dans la notification.

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) The definitions contained in paragraphs (a), (b), (c) and (d) of Article 96 of the Convention shall apply.

Article XVII

This Agreement shall come into force on the twelfth day of January, one thousand nine hundred and fifty.

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

DONE this twelfth day of January, one thousand nine hundred and fifty, in duplicate at Canberra in the English Language.

For the Government of Ceylon

(Signed) J. A. MARTENSZ

For the Government of the Commonwealth of Australia

(Signed) T. W. WHITE

A N N E X

1. An airline designated by the Government of Ceylon shall be entitled to operate air services in both directions on the following route: —

Ceylon via points in Malayan Peninsula and United States of Indonesia to Darwin and Sydney.

2. An airline designated by the Government of the Commonwealth of Australia shall be entitled to operate air services in both directions on the following route: —

Australia via points in United States of Indonesia, Malayan Peninsula, to Ceylon and optionally beyond via Bombay, Karachi, Basra, Cairo and Rome to the United Kingdom and/or other terminal points in Western Europe.

3. Points on any of the specified air routes may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

D) Les définitions contenues aux alinéas *a) b), c) et d)* de l'article 96 de la Convention vaudront pour le présent texte.

Article XVII

Le présent Accord entrera en vigueur le douze janvier mil neuf cent cinquante.

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

FAIT à Canberra, en double exemplaire, en langue anglaise, le douze janvier mil neuf cent cinquante.

Pour le Gouvernement de Ceylan

(Signé) J. A. MARTENSZ

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie

(Signé) T. W. WHITE

A N N E X E

1. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de Ceylan sera autorisée à exploiter des services aériens dans les deux sens, sur la route suivante:

De Ceylan à Darwin et Sydney via des points situés dans la presqu'île malaise et aux Etats-Unis d'Indonésie.

2. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Commonwealth d'Australie sera autorisée à exploiter des services aériens dans les deux sens, sur la route suivante:

D'Australie à Ceylan, via des points situés aux Etats-Unis d'Indonésie et dans la presqu'île malaise, et au-delà facultativement, via Bombay, Karachi, Bassora, Le Caire et Rome, à destination du Royaume-Uni et/ou d'autres points terminus en Europe occidentale.

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 des routes aériennes indiquées.

EXCHANGE OF NOTES

I

VICTORIA BARRACKS
ST. KILDA ROAD
MELBOURNE, S. C. 1

12th January 1950

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of Ceylon relating to air services, which was signed on behalf of both Governments today, and to record hereunder the understanding of the Government of the Commonwealth of Australia concerning the following matters:

- (a) Notwithstanding the provisions of Article V of the Agreement, the capacity permitted to the designated airline of Ceylon for traffic to be picked up or set down in Australia shall be provided by one trip in each direction by D.C.4 aircraft in each four weeks during a trial period, until such time as the Contracting Parties agree that this capacity is to be reviewed in accordance with Article V of the Agreement. This shall be deemed to represent a capacity in each direction of 14,000 lbs., including accommodation for forty-one passengers, each four weeks.
- (b) Notwithstanding the provisions of Article V of the Agreement, the capacity permitted to the designated airline of Australia for traffic to be picked up or set down in Ceylon during the said trial period shall be provided by one trip in each direction in each four weeks provided that such capacity in each direction shall not exceed 14,000 lbs., including accommodation for forty-one passengers, each four weeks.
- (c) Of the traffic actually set down or picked up in Australia by the designated airline of Ceylon during each twelve weeks of the said trial period, not more than a total of 16-2/3rds per cent shall be traffic that originates in or is destined for countries other than Ceylon, whether such countries are situated between or beyond Australia and Ceylon. Of the traffic actually set down or picked up in Ceylon by the designated airline of Australia during each twelve weeks of the said trial period, not more than a total of 16-2/3rds per cent shall be traffic that originates in or is destined for countries other than Australia, whether such countries are situated between or beyond Australia and Ceylon.

ÉCHANGE DE NOTES

I

VICTORIA BARRACKS
ST. KILDA ROAD
MELBOURNE (S. C. 1)

Le 12 janvier 1950

Monsieur le Haut Commissaire,

Me référant à l'Accord entre le Gouvernement du Commonwealth d'Australie et le Gouvernement de Ceylan 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 du Commonwealth d'Australie touchant les questions suivantes:

- a) Nonobstant les dispositions de l'article V de l'Accord, la capacité attribuée à l'entreprise de transports aériens désignée de Ceylan pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier qui seront chargés ou déchargés en Australie, sera fournie dans des aéronefs du type DC. 4 en un seul voyage dans chaque sens au cours de chaque période de quatre semaines pendant une période d'essai, jusqu'à ce que les Parties contractantes conviennent que cette capacité doit faire l'objet d'un examen conformément aux dispositions de l'article V de l'Accord. Ce trafic sera considéré comme correspondant à une capacité de 14.000 livres dans chaque sens, toutes les quatre semaines, y compris des places pour quarante et un passagers.
- b) Nonobstant les dispositions de l'article V de l'Accord, la capacité attribuée à l'entreprise de transports aériens désignée de l'Australie pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier qui seront chargés ou déchargés à Ceylan pendant ladite période d'essai, sera fournie en un seul voyage dans chaque sens au cours de chaque période de quatre semaines, étant entendu que cette capacité n'excède pas 14.000 livres dans chaque sens toutes les quatre semaines, y compris des places pour quarante et un passagers.
- c) Un maximum de 16-2/3 pour cent du trafic que l'entreprise de transports aériens désignée de Ceylan déchargera ou chargera effectivement en Australie au cours de chaque période de douze semaines pendant ladite période d'essai, devra être en provenance ou à destination de pays autres que Ceylan, que ces pays soient situés entre l'Australie et Ceylan ou au-delà. Un maximum de 16-2/3 pour cent du trafic que l'entreprise de transports aériens désignée de l'Australie déchargera ou chargera effectivement à Ceylan au cours de chaque période de douze semaines pendant ladite période d'essai, devra être en provenance ou à destination de pays autres que l'Australie, que ces pays soient situés entre l'Australie et Ceylan ou au-delà.

- (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.

I am to request your confirmation of the understanding recorded herein and to suggest that this Note and the reply thereto should constitute an Agreement between our two Governments.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir,
Your obedient servant,

(Signed) T. W. WHITE
Minister of State for
Air and Civil Aviation

His Excellency Mr. J. A. Martensz,
High Commissioner for Ceylon in Australia,
Canberra, A.C.T.

ATTACHMENT TO EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF CEYLON

Sector	Single Fare	Air Cargo — Rates per kilo (under 45 kilos)		
		Eastbound	Westbound	
Sydney	— Batavia	98. 0. 0	12. 2	12. 2
	— Singapore	108. 0. 0	13. 2	13. 2
	— Colombo	152. 0. 0	16. 4	16. 4
	— Bombay	170. 0. 0	17. 5	17. 5
	— Karachi	177. 0. 0	18. 9	18. 9
	— Basra	198. 0. 0	22. 0	19. 8
	— Cairo	220. 0. 0	24. 6	20. 0
	— Rome	244. 0. 0	26. 0	20. 8
	— London	260. 0. 0	30. 0	21. 7
Darwin	— Batavia	49. 0. 0	6. 9	6. 9
	— Singapore	60. 0. 0	8. 4	8. 4
	— Colombo	107. 0. 0	12. 8	12. 8
	— Bombay	126. 0. 0	14. 8	14. 8
	— Karachi	133. 0. 0	15. 9	15. 9
	— Basra	156. 0. 0	17. 3	16. 11
	— Cairo	179. 0. 0	19. 5	17. 3
	— Rome	203. 0. 0	22. 6	18. 0
	— London	220. 0. 0	24. 6	19. 7

- 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.

J'ai l'honneur de demander à Votre Excellence 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) T. W. WHITE
Ministre d'Etat à l'Air
et à l'Aviation civile

Son Excellence Monsieur J. A. Martensz
Haut Commissaire de Ceylan en Australie
Canberra (A.C.T.)

TABLEAU JOINT A L'ÉCHANGE DE NOTES ENTRE LE GOUVERNEMENT
DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE
CEYLAN

Secteur		Prix du billet simple	Messageries aériennes — Prix du kilo- gramme (colis pesant moins de 45 kgs)	
			A destination de points orientaux	A destination de points occidentaux
Sydney	— Batavia	98. 0. 0	12. 2	12. 2
	— Singapour	108. 0. 0	13. 2	13. 2
	— Colombo	152. 0. 0	16. 4	16. 4
	— Bombay	170. 0. 0	17. 5	17. 5
	— Karachi	177. 0. 0	18. 9	18. 9
	— Bassora	198. 0. 0	22. 0	19. 8
	— Le Caire	220. 0. 0	24. 6	20. 0
	— Rome	244. 0. 0	26. 0	20. 8
	— Londres	260. 0. 0	30. 0	21. 7
Darwin	— Batavia	49. 0. 0	6. 9	6. 9
	— Singapour	60. 0. 0	8. 4	8. 4
	— Colombo	107. 0. 0	12. 8	12. 8
	— Bombay	126. 0. 0	14. 8	14. 8
	— Karachi	133. 0. 0	15. 9	15. 9
	— Bassora	156. 0. 0	17. 3	16. 11
	— Le Caire	179. 0. 0	19. 5	17. 3
	— Rome	203. 0. 0	22. 6	18. 0
	— Londres	220. 0. 0	24. 6	19. 7

Sector	Single Fare	Air Cargo — Rates per kilo (under 45 kilos)		
		Eastbound	Westbound	
Batavia	— Singapore	18. 0. 0	2. 4	2. 4
	— Colombo	63. 0. 0	8.11	8.11
	— Bombay	81. 0. 0	11. 5	11. 5
	— Karachi	89. 0. 0	12. 9	12. 9
	— Basra	113. 0. 0	15. 4	13. 4
	— Cairo	139. 0. 0	16. 7	13. 8
	— Rome	163. 0. 0	18. 3	14. 7
	— London	180. 0. 0	19. 9	15.10
Singapore	— Colombo	50. 0. 0	6. 9	6. 9
	— Bombay	70. 0. 0	9.10	9.10
	— Karachi	78. 0. 0	11. 1	11. 1
	— Basra	105. 0. 0	13.11	12. 7
	— Cairo	133. 0. 0	15.10	13. 1
	— Rome	157. 0. 0	17. 2	13. 9
	— London	174. 0. 0	19. 1	15. 3
Colombo	— Bombay	20. 0. 0	3. 3	3. 3
	— Karachi	30. 0. 0	5. 3	5. 3
	— Basra	65. 0. 0	10. 2	10. 0
	— Cairo	96. 0. 0	12. 5	11. 3
	— Rome	126. 0. 0	15. 4	12. 0
	— London	147. 0. 0	16. 2	12.11
Bombay	— Karachi	11. 5. 0	2. 3	2. 3
	— Basra	47. 0. 0	7. 5	7. 5
	— Cairo	78. 0. 0	9. 6	9. 2
	— Rome	108. 0. 0	12. 8	10. 2
	— London	129. 0. 0	14. 9	11.10
Karachi	— Basra	37. 0. 0	5. 2	5. 2
	— Cairo	68. 0. 0	8. 8	8. 4
	— Rome	98. 0. 0	11.11	9.11
	— London	120. 0. 0	13. 7	11. 8
Basra	— Cairo	34. 0. 0	4. 5	4. 5
	— Rome	68. 0. 0	8. 1	8. 1
	— London	90. 0. 0	10. 3	10. 3
Cairo	— Rome	42.14. 0	4.11	4.11
	— London	67. 0. 0	7. 8	7. 8
Rome	— London	28.10. 0	4. 0	4. 0

NOTE: Commissions and rebates shall be allowed only in accordance with the provisions of the relative resolutions of I.A.T.A.

All amounts English Sterling

Secteur		Messageries aériennes — prix du kilo-gramme (colis pesant moins de 45 kgs)		
		Prix du billet simple	A destination de points orientaux	A destination de points occidentaux
Batavia	— Singapour	18. 0. 0	2. 4	2. 4
	— Colombo	63. 0. 0	8.11	8.11
	— Bombay	81. 0. 0	11. 5	11. 5
	— Karachi	89. 0. 0	12. 9	12. 9
	— Bassora	113. 0. 0	15. 4	13. 4
	— Le Caire	139. 0. 0	16. 7	13. 8
	— Rome	163. 0. 0	18. 3	14. 7
	— Londres	180. 0. 0	19. 9	15.10
Singapour	— Colombo	50. 0. 0	6. 9	6. 9
	— Bombay	70. 0. 0	9.10	9.10
	— Karachi	78. 0. 0	11. 1	11. 1
	— Bassora	105. 0. 0	13.11	12. 7
	— Le Caire	133. 0. 0	15.10	13. 1
	— Rome	157. 0. 0	17. 2	13. 9
	— Londres	174. 0. 0	19. 1	15. 3
Colombo	— Bombay	20. 0. 0	3. 3	3. 3
	— Karachi	30. 0. 0	5. 3	5. 3
	— Bassora	65. 0. 0	10. 2	10. 0
	— Le Caire	96. 0. 0	12. 5	11. 3
	— Rome	126. 0. 0	15. 4	12. 0
	— Londres	147. 0. 0	16. 2	12.11
Bombay	— Karachi	11. 5. 0	2. 3	2. 3
	— Bassora	47. 0. 0	7. 5	7. 5
	— Le Caire	78. 0. 0	9. 6	9. 2
	— Rome	108. 0. 0	12. 8	10. 2
	— Londres	129. 0. 0	14. 9	11.10
Karachi	— Bassora	37. 0. 0	5. 2	5. 2
	— Le Caire	68. 0. 0	8. 8	8. 4
	— Rome	98. 0. 0	11.11	9.11
	— Londres	120. 0. 0	13. 7	11. 8
Bassora	— Le Caire	34. 0. 0	4. 5	4. 5
	— Rome	68. 0. 0	8. 1	8. 1
	— Londres	90. 0. 0	10. 3	10. 3
Le Caire	— Rome	42.14. 0	4.11	4.11
	— Londres	67. 0. 0	7. 8	7. 8
Rome	— Londres	28.10. 0	4. 0	4. 0

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

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER
FOR CEYLON
CANBERRA, A.C.T.

12th January, 1950

Sir,

I have the honour to refer to your Note of today's date, reading as follows:

[See note I and attachment]

2. I am pleased to confirm the understandings as stated above and to acknowledge that your Note and this reply shall constitute an Agreement between our two Governments.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir,

Your obedient servant,

(Signed) J. A. MARTENSZ
High Commissioner for Ceylon

The Hon'ble T. W. White, D.F.C., V.D.
Minister for Air & Civil Aviation
Canberra, A.C.T.

III

VICTORIA BARRACKS
ST. KILDA ROAD
MELBOURNE, S.C.1.

12th January, 1950

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Commonwealth of Australia and the Government of Ceylon relating to air services, which was signed on behalf of both Governments today, and to record hereunder the understanding of the Australian Government concerning the agreement reached on the question of traffic sharing.

The Government of the Commonwealth of Australia will, pursuant to the Agreement, designate Qantas Empire Airways Limited to operate air services between Australia and Ceylon and beyond to the United Kingdom, and further Qantas Empire Airways Limited has entered into a parallel partnership arrangement, not inconsistent with Chapter XVI of the Convention, with

II

HAUT COMMISSARIAT DE CEYLAN
CANBERRA (A.C.T.)

Le 12 janvier 1950

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la note de Votre Excellence en date de ce jour, dont la teneur suit:

[*Voir note I et tableau joint*]

2. Je suis heureux de confirmer l'interprétation exposée ci-dessus et de reconnaître que la note de Votre Excellence et la présente réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J. A. MARTENSZ
Haut Commissaire de Ceylan

L'Honorable T. W. White,
Ministre de l'air et de l'aviation civile
Canberra (A.C.T.)

III

VICTORIA BARRACKS
ST. KILDA ROAD
MELBOURNE (S. C.1)

Le 12 janvier 1950

Monsieur le Haut Commissaire,

Me référant à l'Accord entre le Gouvernement du Commonwealth d'Australie et le Gouvernement de Ceylan 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 australien concernant l'entente réalisée sur la question de la répartition du trafic.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie désignera, en application de l'Accord, la *Qantas Empire Airways Limited* pour exploiter les services aériens entre l'Australie et Ceylan et au-delà à destination du Royaume-Uni, et en outre, la *Qantas Empire Airways Limited* a conclu avec la *British Overseas Airways Corporation*, le Gouvernement du Commonwealth d'Australie et le

British Overseas Airways Corporation, with the consent and approval of the Governments of the Commonwealth of Australia and of the United Kingdom, under which arrangement the capacities and the revenues earned on the services of these two airlines between Australia and the United Kingdom are shared between such two airlines in agreed proportions. It has, therefore, been agreed between the representatives of the Australian and Ceylon Governments that nothing in the Agreement shall prevent Qantas Empire Airways Limited and British Overseas Airways Corporation (including their respective successors or assigns) from pooling and sharing the capacities which each of them individually is entitled or may become entitled to operate; provided that the aeronautical authorities of the Commonwealth of Australia shall be held accountable for the total capacity which Qantas Empire Airways Limited is entitled to operate under Article V of the Agreement even if part of such capacity is operated by British Overseas Airways Corporation pursuant to the parallel partnership arrangement.

I am to request your confirmation of the arrangement recorded herein and to suggest that this Note and the reply thereto should constitute an Agreement between our two Governments.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir,

Your obedient servant,

(Signed) T. W. WHITE
Minister of State for
Air and Civil Aviation

His Excellency Mr. J. A. Martensz
High Commissioner for Ceylon in Australia
Canberra, A.C.T.

IV

OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER
FOR CEYLON
CANBERRA, A.C.T.

12th January, 1950

Sir,

I have the honour to refer to your Note of today's date on the subject of the Agreement between the Government of Ceylon and the Government of the Commonwealth of Australia relating to air services signed on behalf

Gouvernement du Royaume-Uni ayant donné leur agrément et leur approbation, un contrat d'association, qui n'est pas incompatible avec les dispositions du chapitre XVI de la Convention, et en vertu duquel les capacités des services de ces deux entreprises de transports aériens reliant l'Australie et le Royaume-Uni, ainsi que les recettes perçues par lesdites entreprises au titre desdits services, sont partagées entre elles dans des proportions convenues. En conséquence, les représentants du Gouvernement de l'Australie et du Gouvernement de Ceylan sont convenus qu'aucune disposition de l'Accord n'empêchera la *Qantas Empire Airways Limited* et la *British Overseas Airways Corporation* (y compris leurs successeurs ou leurs mandataires respectifs) de mettre en commun et de partager les capacités des services que chacune d'elles séparément est autorisée ou peut éventuellement être autorisée à exploiter; étant entendu que les autorités aéronautiques du Commonwealth d'Australie seront tenues responsables de la capacité totale des services que la *Qantas Empire Airways Limited* est autorisée à exploiter en vertu de l'article V de l'Accord, même si une partie de ces services est exploitée par la *British Overseas Airways Corporation* en vertu du contrat d'association susmentionné.

Je suis chargé de demander votre confirmation de l'arrangement exposé ci-dessus et de proposer que la présente note et la réponse de Votre Excellence constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, etc.

(Signé) T. W. WHITE
Ministre d'Etat à l'air
et à l'aviation civile

Son Excellence Monsieur J. A. Martensz
Haut Commissaire de Ceylan en Australie
Canberra (A.C.T.)

IV

HAUT COMMISSARIAT DE CEYLAN
CANBERRA (A.C.T.)

Le 12 janvier 1950

Monsieur le Ministre,

Me référant à la note de Votre Excellence en date de ce jour concernant l'Accord entre le Gouvernement de Ceylan et le Gouvernement du Commonwealth d'Australie relatif aux services aériens qui a été signé ce jour au nom

of both our Governments today, and to state, with regard to the agreement reached on the question of traffic sharing, that the understanding of the Government of Ceylon is as follows:

[See note III]

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir,
Your obedient servant,

(Signed) J. A. MARTENSZ
High Commissioner for Ceylon

The Hon'ble T. W. White, D.F.C., V.D.,
Minister for Air & Civil Aviation,
Canberra, A.C.T.

de nos deux Gouvernements, j'ai l'honneur de déclarer qu'en ce qui concerne l'entente réalisée sur la question de la répartition du trafic, l'interprétation du Gouvernement de Ceylan est la suivante:

[*Voir note III*]

Veillez agréer, etc.

(*Signé*) J. A. MARTENSZ
Haut Commissaire de Ceylan

L'Honorable T. W. White
Ministre de l'air et de l'aviation civile
Canberra (A.C.T.)

No. 790

**NORWAY
and
CANADA**

Agreement for air services between Canadian and Norwegian territories (with annex). Signed at Ottawa, on 14 February 1950

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

**NORVÈGE
et
CANADA**

Accord relatif aux services aériens entre le territoire canadien et le territoire norvégien (avec annexe). Signé à Ottawa, le 14 février 1950

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

No. 790. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF NORWAY FOR AIR SERVICES BETWEEN CANADIAN AND NORWEGIAN TERRITORIES. SIGNED AT OTTAWA, ON 14 FEBRUARY 1950

The Government of Canada and the Government of Norway, hereinafter described as the "Contracting Parties", desiring to establish direct air communications between Canada and Norway, agree 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

(1) 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 for the specified route or routes and the contracting party granting the rights shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, and of Article 6, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned.

(2) The airline or airlines designated may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of international commercial airlines.

¹ Came into force on 14 February 1950, as from the date of signature, in accordance with article 12.

TRADUCTION — TRANSLATION

N^o 790. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA NORVÈGE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE TERRITOIRE CANADIEN ET LE TERRITOIRE NORVÉGIEN. SIGNÉ A OTTAWA, LE 14 FÉVRIER 1950

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la Norvège, ci-après dénommés « les Parties contractantes », désireux d'établir des communications aériennes directes entre le Canada et la Norvège, 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

1) Chacun des services convenus pourra être mis en exploitation dès que la Partie contractante à laquelle les droits sont accordés aura désigné une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter la route ou les routes indiquées, et sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article et de l'article 6, la Partie contractante qui accorde les droits sera tenue d'accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens intéressées.

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

¹ Entré en vigueur dès la date de sa signature, le 14 février 1950, conformément à l'article 12.

Article 3

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 arriving 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 airport, airways or other facilities.

Article 4

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 another State.

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) Chacune d'elles pourra imposer ou permettre que soient imposées aux entreprises de transports aériens de l'autre Etat des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et autres facilités sur son territoire, étant entendu que ces 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.

2) Les carburants et les huiles, les approvisionnements de bord, les pièces de rechange et l'équipement introduits sur le territoire d'un Etat par l'autre Etat ou par des ressortissants de cet autre Etat et destinés uniquement à être utilisés par les aéronefs de ce dernier, bénéficieront du traitement national et du traitement de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane et les droits et impôts de consommation, ainsi que les frais de visite ou autres droits et taxes nationaux, imposés par l'Etat sur le territoire duquel s'effectue l'entrée.

3) Les carburants et les huiles, les approvisionnements de bord, les pièces de rechange et l'équipement demeurant à bord des aéronefs civils des entreprises de transports aériens 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 Etat, des droits de douane et droits et impôts de consommation, ainsi que des frais de visite ou autres droits et taxes nationaux, même si les approvisionnements en question sont utilisés ou consommés par lesdits aéronefs au cours de vols effectués au-dessus dudit territoire.

4) Aucune des Parties n'accordera un traitement préférentiel à ses propres entreprises de transports aériens par rapport aux entreprises de transports aériens de l'autre Etat en ce qui concerne l'application de ses lois et règlements relatifs aux formalités de douane, d'immigration, de quarantaine et autres matières similaires ou l'utilisation des aéroports, des voies aériennes ou autres facilités.

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 propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par un autre Etat.

Article 5

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

(2) The laws and regulations of one contracting party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the designated airline or airlines 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 a certificate or permit to an airline of the other State in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in that State or in nationals of that State or in case of failure of an airline to comply with the laws of the State over which it operates as described in Article 5, 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 set up by the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944.¹

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, confirmed by exchange of notes.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 15, page 295; Volume 26, page 420; Volume 32, page 402; Volume 33, page 352; Volume 44, page 436 and Volume 51, page 336.

Article 5

1) 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 sur son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'autre Etat et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet Etat.

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 aéronef (tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine) seront applicables auxdits passagers, équipages et marchandises se trouvant à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transports aériens désignées de l'autre Partie contractante, pendant qu'ils seront à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

Article 6

Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser ou de retirer un certificat ou un permis à une entreprise de transports aériens de l'autre Etat, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise se trouvent entre les mains de cet Etat ou de ses ressortissants ou lorsqu'une entreprise de transports aériens ne se conformera pas aux lois de l'Etat dont ses aéronefs survolent le territoire, tels que ces lois et règlements sont définis à l'article 5, ou si elle ne s'acquitte pas des obligations qui lui incombent en vertu du présent Accord.

Article 7

Le présent Accord et toutes les conventions y relatives seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944¹.

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, leur accord devant être confirmé par un échange de notes.

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 9

Any disputes between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of its Annex, shall in the first place be discussed between them. Should the contracting parties fail to reach agreement within three months after the dispute has arisen, the dispute shall be referred to the Council of the International Civil Aviation Organization for a recommendation. The contracting parties undertake to comply with the recommendation given.

Article 10

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 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 on the date specified in the notice but in any case not less than twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other contracting party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation 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 14th day of February, 1950.

For the Government of Canada
(Signed) Lionel CHEVRIER

For the Government of Norway
(Signed) Daniel STEEN

Article 9

Tout différend entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe fera en premier lieu l'objet de conversations directes. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord dans un délai de trois mois après l'apparition du différend, celui-ci sera porté, aux fins de recommandation, devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à la recommandation qui leur sera faite.

Article 10

Au cas où entrerait en vigueur une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens acceptée par les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière qu'il soit conforme aux dispositions de ladite convention.

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. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin à la date prévue dans ladite notification, mais en aucun cas moins de 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 tenue pour 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, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

SIGNÉ à Ottawa, en double exemplaire, le 14 février 1950.

Pour le Gouvernement du Canada
(Signé) Lionel CHEVRIER

Pour le Gouvernement de la Norvège
(Signé) Daniel STEEN

ANNEX

1. An airline designated by the Government of Norway may operate a return service originating in Norway and terminating in or passing through Canada on the route specified below, and may take on and put down at Gander passengers, mail and cargo for and from Norway.

2. The route to be operated by the designated airline of the Government of Norway shall be: —

Oslo via intermediate points to Gander and to points in countries beyond — in both directions.

3. An airline designated by the Government of Canada may operate a return service originating in Canada and terminating in or passing through Norway on the route specified below and may take on and put down at Oslo, passengers, mail and cargo for and from Canada.

4. The route to be operated by the designated airline of the Government of Canada shall be: —

Gander via intermediate points to Oslo and to points in countries beyond — in both directions.

5. Additional terminals or intermediate points may be designated in Canada or Norway by subsequent agreement.

6. The contracting parties agree that when the Government of Canada designates an airline to operate scheduled services between Canada and Norway negotiations shall, if this is requested by either of the parties, be initiated in order to reach a further agreement, in the light of conditions as they may exist at that time regarding the services to be performed by the airlines of the respective contracting parties. Failure to reach such an agreement shall automatically make the present Agreement lapse three months after negotiations regarding a supplementary agreement have been initiated.

7. Tariffs to be charged by the airlines shall, in the first instance, be agreed between them. Any tariffs so agreed will 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 9 of this Agreement.

A N N E X E

1. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de la Norvège est autorisée à exploiter, sur la route indiquée ci-dessous, un service aller et retour ayant son point de départ en Norvège et son point terminus au Canada, ou traversant ce dernier pays, et à charger et décharger à Gander des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance de Norvège.

2. L'entreprise de transports aériens désignée du Gouvernement de la Norvège exploitera la route suivante:

D'Oslo à Gander via des points intermédiaires, à destination de points dans des pays situés au-delà, dans les deux sens.

3. Une entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement du Canada est autorisée à exploiter, sur la route indiquée ci-dessous, un service aller et retour ayant son point de départ au Canada et son point terminus en Norvège, ou traversant ce dernier pays, et à charger et décharger à Oslo des passagers, des marchandises et du courrier à destination et en provenance du Canada.

4. L'entreprise de transports aériens désignée du Gouvernement du Canada exploitera la route suivante:

De Gander à Oslo, via des points intermédiaires, à destination de points dans des pays situés au-delà, dans les deux sens.

5. Un accord ultérieur pourra désigner des points terminus ou intermédiaires supplémentaires au Canada ou en Norvège.

6. Les Parties contractantes sont convenues que lorsque le Gouvernement du Canada désignera une entreprise de transports aériens pour exploiter des services réguliers entre le Canada et la Norvège, des négociations seront engagées, si l'une des Parties le demande, en vue de conclure, en tenant compte des conditions qui existeront à ce moment, un nouvel accord concernant les services que devront assurer les entreprises de transports aériens de chacune des Parties contractantes. Si les Parties ne parviennent pas à réaliser cet accord, le présent Accord deviendra automatiquement caduc trois mois après que les négociations relatives à un accord complémentaire auront été engagées.

7. Les tarifs applicables par les entreprises de transports aériens seront fixés en premier lieu par voie d'accord entre elles. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, et, en cas de désaccord, une solution interviendra conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord.

No. 791

**INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
and
DENMARK**

**Agreement on certain air navigation services in Greenland and
the Faroes (with annexes). Signed at Montreal, on
9 September 1949**

*Official texts: English, French and Spanish.
Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.*

**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE
et
DANEMARK**

**Accord au sujet de certains services de navigation aérienne au
Groenland et dans les Iles Féroé (avec annexes). Signé à
Montréal, le 9 septembre 1949**

*Textes officiels anglais, français et espagnol.
Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.*

No. 791. AGREEMENT¹ BETWEEN THE COUNCIL OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND THE GOVERNMENT OF DENMARK ON CERTAIN AIR NAVIGATION SERVICES IN GREENLAND AND THE FAROES. SIGNED AT MONTREAL, ON 9 SEPTEMBER 1949

WHEREAS the Final Act of the ICAO Conference on Air Navigation Services: Greenland and the Faroes was signed in London on 12th May, 1949, on behalf of certain interested States, members of the International Civil Aviation Organization; and

WHEREAS the Council of the International Civil Aviation Organization, at its meeting held on 6th June, 1949, accepted the recommendations contained in the Resolution adopted by the Conference, as set out in Appendix I to the said Final Act, and resolved that action would be taken in accordance therewith, including the assessment of the States consenting thereto pursuant to Chapter XV of the Convention on International Civil Aviation², and further decided, in accordance with the said Chapter XV, to enter into an agreement with the Government of Denmark to give effect to the purposes of the said Resolution;

NOW THEREFORE, the Council of the International Civil Aviation Organization and the Government of Denmark HAVE MUTUALLY AGREED TO THE PROVISIONS, TERMS AND CONDITIONS HEREINAFTER SET FORTH:

Article 1

For the purposes of this Agreement, the expressions:

- (a) "Final Act" means the Final Act of the ICAO Conference on Air Navigation Services; Greenland and the Faroes, dated 12th May, 1949;
- (b) "Organization" means the International Civil Aviation Organization;

¹ Came into force on 9 September 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.

N^o 791. ACCORD¹ ENTRE LE CONSEIL DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET LE GOUVERNEMENT DANOIS AU SUJET DE CERTAINS SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE AU GROENLAND ET DANS LES ILES FÉROÉ. SIGNÉ A MONTRÉAL, LE 9 SEPTEMBRE 1949

CONSIDÉRANT que l'Acte final de la Conférence sur les Services de Navigation aérienne au Groenland et aux Iles Féroé a été signé à Londres, le 12 mai 1949, au nom de certains Etats intéressés, membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale; et

CONSIDÉRANT que le Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, lors de sa séance du 6 juin 1949, a accepté les recommandations contenues dans la Résolution adoptée par la Conférence, qui figure à l'Appendice I dudit Acte final, et a décidé que des mesures seraient prises conformément à ces recommandations, notamment en ce qui concerne la répartition des contributions entre les Etats qui y consentent conformément au Chapitre XV de la Convention relative à l'Aviation civile internationale², et qu'en outre le Conseil a décidé, conformément audit Chapitre XV, de conclure avec le Gouvernement du Danemark un Accord destiné à donner effet aux fins de ladite Résolution;

EN CONSÉQUENCE, le Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et le Gouvernement du Danemark SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS, TERMES ET CONDITIONS CI-APRÈS:

Article 1

Aux fins du présent Accord:

- a) « Acte final » signifie l'Acte final de la Conférence sur les Services de navigation aérienne au Groenland et aux Iles Féroé, en date du 12 mai 1949;
- b) « Organisation » signifie l'Organisation de l'Aviation civile internationale;

¹ Entré en vigueur dès la date de sa signature, le 9 septembre 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.

- (c) "Council" means the Council of the International Civil Aviation Organization;
- (d) "Denmark" means the Government of Denmark;
- (e) "States" means the Governments of the States which through their consent to assessment by the Council, are or may become parties to the Arrangement set out in the Resolution in Appendix I to the Final Act;
- (f) "Services" means the LORAN Services at Skuvanes in the Faroes together with the Air Navigation Services in Greenland (hereinafter called separately LORAN Services and Greenland Services), on account of which international financing is being provided pursuant to this Agreement.

Article 2

Denmark shall:

- (a) operate and maintain the LORAN Services, as set forth in Part A (I) of Annex I hereto, and the Greenland Services as set forth in Part A (II) of Annex I, hereto,
- (b) provide as soon as possible, following request by the Council, and operate and maintain the new LORAN Services, as set forth in Part B (I) of Annex I hereto and the new Greenland Services, as set forth in Part B (II) of Annex I hereto, and
- (c) provide, operate and maintain such additional services as may be agreed upon between Denmark and the Council, subject to the consent of the States in any case where the addition is of a substantial nature.

Article 3

(a) Denmark shall operate and maintain the Services, either presently existing or to be provided, without interruption, in an efficient manner and with the greatest degree of economy consistent therewith and, so far as practicable, in accordance with the applicable Standards, Recommended Practices, Procedures and Specifications of services adopted or recommended by the Council.

(b) Subject to the provisions of Annex I to this Agreement, the manner of taking meteorological observations and of making and disseminating meteorological reports shall be in accordance with the appropriate procedures and specifications promulgated by the International Meteorological Organization.

(c) Denmark shall notify the Council immediately of any emergency necessitating any temporary change or curtailment of the Services, or any

- c) « Conseil » signifie le Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale;
- d) « Danemark » signifie le Gouvernement du Danemark;
- e) « Etats » signifie les Gouvernements des Etats qui, par leur consentement à la répartition des contributions fixée par le Conseil, sont ou peuvent devenir parties à l'Arrangement contenu dans la Résolution figurant à l'Appendice I de l'Acte final;
- f) « Services » signifie les Services LORAN à Skuvanes dans les Iles Féroé et les Services de navigation aérienne au Groenland (désignés respectivement ci-après par les expressions « Services LORAN » et « Services du Groenland »), dont le financement international est assuré en exécution du présent Accord.

Article 2

Le Danemark:

- a) exploite et entretient les Services LORAN énumérés à la Partie A (I) de l'Annexe I au présent Accord, et les Services du Groenland énumérés à la Partie A (II) de ladite Annexe I;
- b) établit dès que possible à la demande du Conseil, exploite et entretient les nouveaux Services LORAN énumérés à la Partie B (I) de l'Annexe I au présent Accord, ainsi que les nouveaux Services du Groenland énumérés à la Partie B (II) de ladite Annexe I;
- c) établit, exploite et entretient tous services supplémentaires qui feraient l'objet d'un accord entre le Danemark et le Conseil, sous réserve du consentement des Etats dans tous les cas où il s'agit d'une adjonction substantielle.

Article 3

- a) Le Danemark exploite et entretient les Services existants ou à établir, sans interruption, dans les conditions les plus économiques compatibles avec l'efficacité des Services et, dans la mesure du possible, conformément aux Standards, Pratiques recommandées, Procédures et Spécifications adoptés ou recommandés par le Conseil et applicables auxdits Services.
- b) Sous réserve des dispositions de l'Annexe I au présent Accord, la manière d'effectuer des observations météorologiques et de préparer et transmettre des rapports météorologiques sera conforme aux procédures et spécifications appropriées prescrites par l'Organisation météorologique internationale.
- c) Le Danemark notifie immédiatement au Conseil tous les cas d'urgence nécessitant une modification ou une réduction temporaire des Services en

of them, and Denmark and the Council shall thereupon consult on the measures to be taken to minimize any adverse effect of such change or curtailment.

Article 4

(a) The Council will generally supervise the operation of the Services and may at any time arrange for the inspection of the Services, including any equipment used in connection therewith.

(b) Denmark shall, on request from the Council, and to the extent practicable, furnish special or recurrent reports, prepared in accordance with the Council's directions, on the operation of the Services.

(c) The Council shall, upon request from Denmark, provide, to the fullest practicable extent, such advice as Denmark may reasonably require in regard to the discharge of its obligations under this Agreement.

(d) In the event of any failure by Denmark efficiently to operate and maintain any of the Services, there shall be consultation between Denmark and the Council for the purpose of reaching agreement in regard to the adoption of remedial measures.

Article 5

(a) The Council shall pay or cause to be paid to Denmark at the earliest possible date, the sums of 1,076,350, — Danish Kroner and 7,357,500, — Danish Kroner for reimbursement to Denmark of expenses, in respect of the LORAN Services and Greenland Services respectively incurred during the period ending 31st December, 1949.

(b) The Council shall pay or cause to be paid to Denmark the sums of 350,550, — Danish Kroner and 3,321,000, — Danish Kroner for expenses in respect of the LORAN Services and the Greenland Services respectively, incurred during the year 1950. Payments by the Council to Denmark shall be made in respect of each quarter not later than the first day of the second month in that quarter.

(c) Commencing with the year 1951, the Council shall pay or cause to be paid to Denmark for each year (i) 95% of the actual approved cost of providing, operating and maintaining the LORAN Services and (ii) 90% of the actual approved cost of providing, operating and maintaining the Greenland Services; the items of cost to be set forth as in Annexes II and III hereto. Denmark shall bear the remainder of such costs. Payment by the Council to Denmark shall be made in respect of each quarter, not later than the first day of the second month in that quarter and shall be based on estimates of cost furnished as provided in Article 6 (a), subject to adjustment as provided in Article 6 (f). Customs and other duties on equipment or material imported

général ou de l'un quelconque d'entre eux; le Danemark et le Conseil se consultent alors au sujet des mesures à prendre afin de réduire les inconvénients de cette modification ou de cette réduction.

Article 4

a) Le Conseil contrôle l'ensemble de l'exploitation des Services et peut, à tout moment, faire procéder à l'inspection des Services ainsi que de tout matériel utilisé par eux.

b) Le Danemark fournit, à la demande du Conseil et dans la mesure du possible, des rapports spéciaux ou périodiques préparés conformément aux instructions du Conseil, sur l'exploitation des Services.

c) Le Conseil fournit au Danemark, sur sa demande, dans la plus large mesure possible, les conseils dont le Danemark peut avoir normalement besoin pour s'acquitter de ses obligations en vertu du présent Accord.

d) Au cas où le Danemark ne s'acquitterait pas efficacement de l'exploitation et de l'entretien de l'un quelconque des Services, une consultation aura lieu entre le Danemark et le Conseil afin d'arriver à un accord sur les mesures à adopter en vue d'y remédier.

Article 5

a) Le Conseil verse ou fait verser au Danemark, le plus tôt possible, les sommes de 1.076.350 couronnes danoises et de 7.357.500 couronnes danoises afin de rembourser au Danemark les dépenses qu'il a engagées, pendant la période se terminant le 31 décembre 1949, en ce qui concerne respectivement les Services LORAN et les Services du Groenland.

b) Le Conseil verse ou fait verser au Danemark les sommes de 350.550 couronnes danoises et de 3.321.000 couronnes danoises au titre des dépenses afférentes à l'année 1950, en ce qui concerne respectivement les Services LORAN et les Services du Groenland. Les versements du Conseil au Danemark s'effectuent chaque trimestre, au plus tard le premier jour du deuxième mois de ce trimestre.

c) A partir de l'année 1951, le Conseil verse ou fait verser au Danemark pour chaque année: i) 95 pour cent des dépenses réelles et approuvées d'établissement, d'exploitation et d'entretien des Services LORAN et ii) 90 pour cent des dépenses réelles et approuvées d'établissement, d'exploitation et d'entretien des Services du Groenland, conformément aux postes de dépenses énumérés aux Annexes II et III au présent Accord. Le Danemark prend à sa charge le reste de ces dépenses. Les versements du Conseil au Danemark sont effectués chaque trimestre, au plus tard le premier jour du deuxième mois de ce trimestre et sont calculés d'après les prévisions de dépenses fournies comme il est stipulé à l'Article 6 a), sous réserve des ajustements prévus à

into Denmark, the Faroes or Greenland for direct and exclusive application to the purposes of this Agreement, shall not be included in such cost. The amount payable to Denmark in respect of any calendar year shall not exceed 350.550, — Danish Kroner and 3.321.000, — Danish Kroner, for the LORAN Services and the Greenland Services respectively, unless otherwise agreed, as provided in paragraph 3 (b) of the Resolution in Appendix I to the Final Act.

Article 6

(a) Commencing with the year 1950, Denmark shall furnish to the Council, on or before 31st October, an estimate of the cost of the LORAN Services and the Greenland Services respectively for the following calendar year. The estimates shall be drawn up in accordance with Annexes II and III hereto, and shall be subject to approval by the Council.

(b) In presenting its estimates in 1950 for the following year, Denmark shall report on the extent to which it has found it possible to carry out the recommendations referred to in Part III (b) of the Final Act. In the consideration of such report, the Council and Denmark shall consult together with a view to achieving as far as practicable the reduction of working expendables, provisions, and cost of personnel.

(c) Denmark shall furnish to the Council, not later than six months after the end of each calendar year, a statement of the actual cost of the LORAN Services and the Greenland Services respectively during that year.

(d) The Council may subject the statement referred to in paragraph (c) of this Article to such audit and other examination as it deems appropriate. It shall furnish Denmark with a report on any such audit.

(e) Denmark shall, in addition, furnish to the Council, within two months after the end of each quarter, so far as it is practicable to do so, an interim statement of the actual cost of each of the Services during that quarter.

(f) Denmark shall furnish to the Council such additional information relating to any estimate of cost or statement of actual cost as the Council may require, as well as any available information on the extent to which each of the Services are being used by aircraft of any nationality.

(g) After the approval of the statement of actual cost for any year, beginning with the statement for the year 1950, the Council may make adjustments in any subsequent quarterly payments to take account of any differences between the total estimated cost of each of the Services and the actual cost in the year in question.

l'Article 6 f). Les droits de douanes et autres droits sur l'équipement et le matériel importés au Danemark, aux Iles Féroé ou au Groenland en vue d'être utilisés directement et exclusivement aux fins du présent Accord ne sont pas compris dans ces dépenses. La somme payable au Danemark pour chaque année civile ne peut excéder 350.550 couronnes danoises pour les Services LORAN et 3.321.000 couronnes danoises pour les Services du Groenland, à moins d'une décision contraire visée au paragraphe 3 b) de la Résolution figurant à l'Appendice I de l'Acte final.

Article 6

a) A partir de l'année 1950, le Danemark fournit au Conseil le 31 octobre au plus tard, une prévision des dépenses afférentes à l'année civile suivante en ce qui concerne respectivement les Services LORAN et les Services du Groenland. Les prévisions sont établies conformément aux Annexes II et III au présent Accord et soumises à l'approbation du Conseil.

b) En soumettant en 1950 les prévisions pour l'année suivante, le Danemark fera rapport sur la mesure dans laquelle il lui a été possible de mettre en application les recommandations visées à la Partie III b) de l'Acte final. Lors de l'examen de ce rapport, le Conseil et le Danemark se consulteront afin de réduire, dans la mesure du possible, les quantités de matières consommables courantes et de provisions, ainsi que les frais de personnel.

c) Le Danemark fournit au Conseil dans les six mois qui suivent la fin de chaque année civile, un état des dépenses réelles afférentes à l'année en question en ce qui concerne respectivement les Services LORAN et les Services du Groenland.

d) Le Conseil peut soumettre l'état mentionné au paragraphe c) du présent Article à toute vérification ou à tout autre examen qu'il estime nécessaire. Il fournit au Danemark un rapport sur cette vérification.

e) Le Danemark fournit en outre au Conseil, dans les deux mois qui suivent la fin de chaque trimestre, s'il est en mesure de le faire, un état provisoire des dépenses réelles afférentes à chacun des Services au cours de ce trimestre.

f) Le Danemark fournit au Conseil tous renseignements complémentaires dont le Conseil peut avoir besoin au sujet d'une prévision de dépenses ou d'un état de dépenses réelles, ainsi que tout renseignement dont il dispose sur le degré d'utilisation de chacun des Services par les aéronefs de toute nationalité.

g) Après approbation de l'état de dépenses réelles pour chaque année, et en commençant avec l'état pour l'année 1950, le Conseil peut procéder à un ajustement des versements trimestriels ultérieurs afin de combler toute différence entre le total des dépenses prévues pour chacun des Services et les dépenses réelles pendant l'année en question.

Article 7

(a) Denmark shall not be entitled, without prior approval of the Council, to any contribution in respect of capital expenditures on account of any of the Services, except for renewal of equipment from the provision for depreciation or except as otherwise provided in this Agreement. In the event that new capital expenditures are proposed by either party, Denmark shall provide the Council with an estimate of the cost thereof together with such specifications, plans and other information as may be required in regard thereto by the Council, and Denmark shall consult with the Council concerning the methods of supply, design or construction to be adopted.

(b) When approval for new capital expenditures has been given by the Council pursuant to this Article, Annex I and Annex II hereto, as appropriate, shall be amended accordingly and the charges resulting from such expenditure, as determined in accordance with Annex III (C), shall be reimbursed to Denmark to the extent of 95% thereof in respect of the LORAN Services and 90% thereof in respect of the Greenland Services in accordance with the terms of this Agreement.

Article 8

(a) The Council shall make payments which are due to Denmark in the currency in which they are received and which, pursuant to paragraph 5 (a) of the Resolution in Appendix I to the Final Act, will normally be in the currency of the respective States.

(b) If a State makes any payment directly to Denmark, such payment shall be made in the currency of the State concerned, unless Denmark agrees otherwise and Denmark shall notify the Council of the date of such payment and of the amount received.

(c) All payments under this Agreement shall be made at the official rates of exchange prevailing on the dates that such payments are made by the respective States. Valuation of currencies for the purposes of this Article shall be made as follows:

(1) In the event that the Danish Krone and the currency of a State making payments under this Agreement have par values which have been declared to and accepted by the International Monetary Fund, the value of such currency in terms of the Danish Krone shall be determined on the basis of such par values;

(2) In the event that no such par value is in effect for the Danish Krone and/or for the currency of a State making payment, the latter currency shall be valued in terms of the Danish Krone and its Danish legal rate of conversion into Krone; or

Article 7

a) Le Danemark n'a pas droit, sans l'approbation préalable du Conseil, à des contributions destinées à rembourser des dépenses en capital pour l'un quelconque des Services, sauf pour un renouvellement de matériel par prélèvement sur le fonds d'amortissement, ou pour toute autre raison prévue au présent Accord. Au cas où une nouvelle dépense en capital serait proposée par l'une ou l'autre partie, le Danemark fournira au Conseil une prévision de dépenses, ainsi que toutes spécifications, tous plans et autres renseignements qui pourraient être nécessaires au Conseil à ce sujet et le Danemark consultera le Conseil en ce qui concerne les fournitures, les plans ou la construction envisagée.

b) Lorsque le Conseil aura donné son approbation à une nouvelle dépense en capital en vertu de cet Article, les Annexes I et II au présent Accord seront, autant qu'il sera nécessaire, modifiées en conséquence; les frais résultant de cette dépense, déterminés conformément à l'Annexe III (C), seront remboursés au Danemark dans la proportion de 95 pour cent en ce qui concerne les Services LORAN et dans la proportion de 90 pour cent en ce qui concerne les Services du Groenland, conformément aux termes du présent Accord.

Article 8

a) Le Conseil effectue les versements dus au Danemark dans la monnaie dans laquelle le Conseil les a reçus et qui, conformément au paragraphe 5 a) de la Résolution figurant à l'Appendice I de l'Acte final, est en principe la monnaie des Etats respectifs.

b) Si un Etat effectue directement un versement au Danemark, ce versement est effectué dans la monnaie de l'Etat intéressé, à moins que le Danemark ne consente à un autre mode de paiement; le Danemark avise le Conseil de la date du versement et de la somme reçue.

c) Tous les versements effectués aux termes du présent Accord le sont au cours officiel du change en vigueur aux dates auxquelles ces versements sont effectués par les différents Etats. La valeur des monnaies, aux fins du présent Article, est déterminée de la manière suivante:

1) Au cas où la couronne danoise et la monnaie de l'Etat qui effectue un versement en vertu du présent Accord ont une parité déclarée au Fonds monétaire international et acceptée par celui-ci, la valeur de cette monnaie par rapport à la couronne danoise est déterminée sur la base de cette parité;

2) Au cas où il n'existe pas de parité pour la couronne danoise et (ou) pour la monnaie de l'Etat qui effectue le versement, cette dernière monnaie est évaluée par rapport à la couronne danoise à son cours légal de change au Danemark;

(3) In the event that there is more than one legal rate of exchange for the Danish Krone and/or for the currency of a State making payment, or if there is no legally established rate of conversion, the currency shall be valued at a rate mutually acceptable to Denmark and the paying State.

Article 9

The obligation of the Council to make payments to Denmark under this Agreement shall be limited to amounts actually received from the States and available in accordance with the terms of this Agreement.

Article 10

(a) Except with the consent of the Council, Denmark shall not impose charges for the use of any of the Services.

(b) Denmark shall, if and when requested by the Council, institute, so far as practicable, a system of charges for the use of the whole or any part of the Services.

(c) Any charges collected by Denmark with the consent of the Council from users of the LORAN Services and the Greenland Services, whether contributing States or not, shall be offset respectively, as to 95% thereof against the total of the payments due to Denmark in respect of the LORAN Services and as to 90% thereof against the total of the payments due to Denmark in respect of the Greenland Services.

Article 11

Denmark shall not make any international arrangement for the provision, maintenance, development or financing of any or all of the Services without the approval of the Council.

Article 12

Denmark shall, to the fullest possible extent, cooperate with the representatives of the Organization in respect of any of the purposes of this Agreement and shall accord to such representatives the privileges and immunities to which they are entitled under the General Convention on Privileges and Immunities of the Specialized Agencies of the United Nations,¹ including Annex III (2) thereto.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 33, page 261; Volume 43, page 342; Volume 46, page 355 and Volume 51, page 330.

3) Au cas où il existe plus d'un cours légal de change pour la couronne danoise et (ou) pour la monnaie de l'Etat qui effectue le versement, ou s'il n'existe pas de taux de conversion légalement établi, la monnaie est évaluée à un cours jugé acceptable par le Danemark et par l'Etat qui effectue le versement.

Article 9

L'obligation pour le Conseil d'effectuer des versements au Danemark aux termes du présent Accord est limitée aux sommes effectivement reçues des Etats et disponibles conformément aux termes du présent Accord.

Article 10

a) A moins que le Conseil n'y consente, le Danemark n'imposera aucune taxe pour l'emploi de l'un quelconque des Services.

b) Sur la demande du Conseil, le Danemark instituera, dans la mesure du possible, un système de taxes pour l'emploi de tout ou partie des Services.

c) Toutes taxes perçues par le Danemark, avec le consentement du Conseil, sur les usagers des Services LORAN et des Services du Groenland, que ces usagers soient ou non des Etats versant des contributions, sont déduites, respectivement, dans la proportion de 95 pour cent du total des versements dus au Danemark en ce qui concerne les Services LORAN et dans la proportion de 90 pour cent du total des versements dus au Danemark en ce qui concerne les Services du Groenland.

Article 11

Le Danemark ne conclura aucun arrangement international pour l'établissement, l'entretien, le développement ou le financement d'un quelconque des Services ou de tous les Services sans l'approbation du Conseil.

Article 12

Le Danemark coopérera dans la plus large mesure possible, avec les représentants de l'Organisation en ce qui concerne la poursuite de l'un quelconque des objectifs définis au présent Accord et accordera à ces représentants les privilèges et immunités auxquels ils ont droit aux termes de la Convention générale sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées des Nations Unies¹, y compris les dispositions de l'Annexe III (2) à ladite Convention.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 33, page 261; volume 43, page 342; volume 46, page 355 et volume 51, page 330.

Article 13

This Agreement shall come into force upon signature. However, pending the consent to assessments in respect of the payments due to Denmark under Article 5 (a) by States whose aggregate assessments total not less than 80% of such payments, the Council shall be liable to pay to Denmark only such monies on account of the LORAN Services and the Greenland Services respectively as the States which contribute them may specifically authorize.

Article 14

(a) This Agreement may be terminated by Denmark, in respect of either or both of the Services, on 31st December in any year, by notice in writing given to the Council not later than 1st January of that year.

(b) If the value of the Danish Krone varies to an extent which makes it impossible for Denmark to perform the LORAN Services within a maximum expenditure of 369.000, — Danish Kroner and/or the Greenland Services within a maximum expenditure of 3.690.000, — Danish Kroner in any year commencing with 1951, Denmark shall notify the Council in writing of such fact and shall furnish the Council with a detailed estimate of the additional amount required. The Council shall promptly examine such estimate and, after any necessary consultation with Denmark, shall determine the amount required. If necessary, the Council shall then approach the States with a view to obtaining consents to additional assessments. Unless, within three months after the Council has determined the additional amount required, it notifies Denmark that it is prepared to provide for the payment to Denmark of such amount, Denmark may thereafter terminate this Agreement by three month's notice in writing given to the Council.

(c) This Agreement may be terminated by the Council, in respect of either or both of the Services, on 31st December in any year, by notice given to Denmark in writing not later than 30th April in that year.

(d) In the event that one or more States have notified the Council of their withdrawal from participation in the Arrangement set out in the Resolution in Appendix I to the Final Act by reason of an emergency outside the control of the State or States concerned which prevents such State or States from making use of either or both of the Services, and if the Council considers that such withdrawal renders the continued performance of this Agreement impracticable with respect to the Services in question, the Council may terminate this Agreement at any time, notwithstanding the provisions of paragraph (c) of this Article, in respect of either or both of the Services, upon three months' notice given to Denmark in writing.

Article 13

Le présent Accord entre en vigueur dès sa signature. Toutefois, jusqu'à ce qu'un nombre d'Etats dont les contributions représentent au total au moins 80 pour cent des sommes dues au Danemark en vertu de l'Article 5 a), aient donné leur consentement aux contributions fixées, le Conseil n'est tenu de verser au Danemark, en ce qui concerne respectivement les Services LORAN et les Services du Groenland, que les sommes explicitement autorisées par l'Etat qui effectue ces versements.

Article 14

a) Le présent Accord peut être dénoncé par le Danemark, en ce qui concerne l'un des Services ou les deux à la fois, le 31 décembre de chaque année, sur préavis donné par écrit au Conseil au plus tard le 1^{er} janvier de l'année en question.

b) Au cas où la valeur de la couronne danoise varierait de telle sorte que le Danemark serait dans l'impossibilité d'assurer, pour toute année à partir de 1951, les Services LORAN pour une dépense inférieure ou égale à 369.000 couronnes danoises et (ou) les Services au Groenland pour une dépense inférieure ou égale à 3.690.000 couronnes danoises, le Danemark en avisera le Conseil par écrit et lui fournira une évaluation détaillée des sommes supplémentaires nécessaires. Le Conseil examinera sans retard ladite évaluation et, après toute consultation nécessaire avec le Danemark, fixera le montant de la somme requise. S'il y a lieu, le Conseil se mettra alors en rapport avec les Etats en vue d'obtenir leur consentement à des contributions supplémentaires. Si le Conseil, trois mois après avoir fixé la somme supplémentaire requise, n'a pas avisé le Danemark qu'il est en mesure de lui en assurer le versement, le Danemark pourra, dès lors, dénoncer le présent Accord sur préavis de trois mois donné par écrit au Conseil.

c) Le présent Accord peut être dénoncé par le Conseil, en ce qui concerne l'un des Services ou les deux à la fois, le 31 décembre de chaque année, sur préavis donné par écrit au Danemark au plus tard le 30 avril de l'année en question.

d) Au cas où un ou plusieurs Etats auraient avisé le Conseil qu'ils cessent de participer à l'Arrangement contenu dans la Résolution figurant à l'Appendice I de l'Acte final par suite d'une situation échappant au contrôle de l'Etat ou des Etats intéressés et empêchant cet Etat ou ces Etats d'utiliser les deux Services ou l'un d'eux, et si le Conseil estime que ce retrait rend impossible le maintien en application du présent Accord en ce qui concerne les Services en question, le Conseil peut, à tout moment, dénoncer le présent Accord, nonobstant les dispositions du paragraphe c) du présent Article, en ce qui concerne les deux Services ou l'un d'eux, sur préavis de trois mois donné par écrit au Danemark.

Article 15

(a) In the event of termination of this Agreement by the Council, in respect of either or both of the Services, the Council shall pay to Denmark an equitable amount by way of compensation for authorized new capital expenditures undertaken by Denmark and not wholly reimbursed pursuant to this Agreement. The Council reserves the right to take over any moveable property for which compensation is paid pursuant to this paragraph. The waiver of such right would constitute an element in the determination of the terms of compensation.

(b) In the event of termination of this Agreement by Denmark under the terms of Article 14 (a), in respect of either or both of the Services, Denmark shall pay to the Council, or the Council may offset against payments due to Denmark hereunder, a sum representing equitable compensation for any benefits to Denmark from its acquisition for its own purposes of moveable or immovable property the cost of which had been partially or wholly reimbursed to Denmark under the provisions hereof.

(c) The amount of any payments under this Article shall be determined by agreement between the parties hereto.

Article 16

The parties to this Agreement shall make every effort, by negotiation or otherwise, to settle any dispute between the Council and Denmark concerning the interpretation or implementation of this Agreement (including Annexes) or of any amendment hereto. In case of inability to reach such settlement, the matter shall be determined by arbitration in accordance with a procedure to be agreed upon by the parties.

Article 17

This Agreement, or any Annex hereto, may be amended by mutual agreement between the parties hereto, provided that such amendment is not inconsistent with the Arrangement set out in the Resolution in Appendix I to the Final Act or any modification of that Arrangement.

Article 18

The Council shall notify to Denmark the names of the States parties to the Arrangement as defined in Article 1 (e) of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization and the Representative of the Government of Denmark, both duly authorized, have on behalf of the Council and Denmark respectively, affixed their signatures to this Agreement.

Article 15

a) Au cas où le Conseil dénoncerait le présent Accord en ce qui concerne l'un des Services ou les deux à la fois, Le Conseil versera au Danemark une somme équitable à titre de compensation pour les nouvelles dépenses en capital autorisées, effectuées par le Danemark et non intégralement remboursées en exécution du présent Accord. Le Conseil se réserve le droit de reprendre tous biens meubles pour lesquels une compensation a été versée en exécution du présent paragraphe. La renonciation à ce droit constituerait un élément de détermination de la compensation.

b) Au cas où le Danemark dénoncerait le présent Accord en vertu des dispositions de l'Article 14 a), en ce qui concerne l'un des Services ou les deux à la fois, le Danemark versera au Conseil, ou le Conseil pourra retenir sur les versements dus au Danemark aux termes dudit Accord, une somme représentant une compensation équitable pour tout bénéfice retiré par le Danemark de l'acquisition, pour ses besoins propres, de biens meubles ou immeubles qui ont été partiellement ou totalement remboursés au Danemark en vertu des dispositions du présent Accord.

c) Le montant des versements effectués en vertu du présent Article sera déterminé par accord entre les parties.

Article 16

Les parties au présent Accord s'efforceront de régler, par voie de négociation ou par tout autre moyen, tout différend entre le Conseil et le Danemark au sujet de l'interprétation ou de l'exécution du présent Accord (y compris les Annexes) ou de tout amendement qui y serait apporté. Au cas où il leur serait impossible d'arriver à un tel règlement, la question sera tranchée par arbitrage, conformément à une procédure à déterminer d'un commun accord par les parties.

Article 17

Le présent Accord, ou toute Annexe audit Accord, peut être amendé d'un commun accord par les parties audit Accord, sous réserve que cet amendement ne soit pas incompatible avec l'Arrangement contenu dans la Résolution figurant à l'Appendice I de l'Acte final, ou avec toute modification audit Arrangement.

Article 18

Le Conseil notifiera au Danemark les noms des Etats parties à l'Arrangement défini à l'Article 1 e) du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et le Représentant du Gouvernement du Danemark, dûment autorisés, ont apposé leurs signatures sur le présent Accord au nom du Conseil et du Danemark respectivement.

DONE in Montreal, in duplicate, in English, French and Spanish, the ninth day of the month of September, 1949.

For the Council of the Organization
(Signed) Edward WARNER

For the Government of Denmark
(Signed) G. HOLLER

ANNEX I

EXISTING AND NEW SERVICES

PART A — EXISTING SERVICES TO BE MAINTAINED

I

LORAN Services in the Faroe Islands

Specification for Radio Navigation Services required

1. A standard Loran Double Master Station complete with monitoring facilities at Skuvanæs Head, providing, in association with Slave Stations at Vik, Iceland and Mangerstar, Hebrides, a continuous radio navigation service using LORAN rates 115 and 116 in the North East Atlantic Area, the station to comprise all equipment necessary for the provision of this service with a minimum of interruption due to failure of its component parts.
2. Fixed service radio communication with the Slave Station at Vik and Mangerstar.

II

Greenland Services

A. *Meteorological Services*

1. Synoptic surface and upper air reports to be made in accordance with the following table:

<i>Meteorological Station **</i>	<i>6-hourly</i>	<i>3-hourly</i>	<i>Hourly</i>	<i>Pilot Balloon</i>	<i>Radio Sonde</i>	<i>Radiowind</i>
Danmarkshavn	*	*		2*	2*	
Kap Tobin	*	*			2	2
Kangerdlugssuak/Aputiteq	*	*				
Angmagssalik	*	*			2	2
Tingmiarmiut	*	*		2		
Prins Christianssund	*	*	*			
Godthaab	*	*		2		
Upernavik	*			2		
Thule	*	*			2	2

* By visual observation of the radiosonde balloon.

** The location of the stations in Greenland referred to in the Annexes I, II, III to this Resolution is indicated on the Map in Annex IV.

FAIT en double exemplaire à Montréal, en français, anglais et espagnol, le neuvième jour du mois de septembre 1949.

Pour le Conseil de l'Organisation
(Signé) Edward WARNER

Pour le Gouvernement danois
(Signé) G. HOLLER

ANNEXE I

SERVICES ACTUELS ET NOUVEAUX

PARTIE A — SERVICES ACTUELS A CONSERVER

I

Services LORAN aux Iles Féroé

Services de radionavigation nécessaires

1. Une station maîtresse du système Loran standard à Skuvanes Head assurant avec les stations associées de Vik, en Islande, et de Mangerstar, aux Hébrides, un service continu de radionavigation dans le nord-est de l'Atlantique et utilisant les taux 115 et 116 LORAN, cette station devant comprendre tout le matériel nécessaire pour assurer ce service avec le minimum d'interruptions dues à la défaillance d'une de ses parties constituantes.
2. Service fixe de communication radio avec les stations de Vik et de Mangerstar.

II

Services au Groenland

A. *Services météorologiques*

1. Les observations synoptiques en surface et en altitude seront effectuées conformément au tableau ci-après:

<i>Station météorologique</i>	<i>Toutes les 6 heures</i>	<i>Toutes les 3 heures</i>	<i>Toutes les heures</i>	<i>Ballon pilote</i>	<i>Radio sonde</i>	<i>Radio vent</i>
Danmarkshavn	*	*		2*	2*	
Kap Tobin	*	*			2	2
Kangerdlugssuak/Aputiteq	*	*			2	2
Angmagssalik	*	*		2		
Tingmiarmiut	*	*	*			
Prins Christiansund	*	*		2		
Godthaab	*	*		2		
Upernavik	*	*			2	2
Thule	*	*				

* par observation visuelle du ballon de radiosondage.

NOTE : L'emplacement des stations au Groenland dont il est question dans les Annexes I, II et III figure sur la carte à l'Annexe IV.

2. 6-hourly observations should be made at the main synoptic hours, i.e. 00, 06, 12 and 18 hours G.M.T.

3-hourly observations should be made at the main and intermediate synoptic hours, i.e. 00, 03, 06, 09, 12, 15, 18 and 21 hours G.M.T.

Radiosonde ascents made twice daily should be at 03 and 15 hours G.M.T.

Radiowind ascents made four times daily should be at 03, 09, 15 and 21 hours G.M.T.

3. The pilot balloon ascents to be carried out at Tingmiarmiut, Godthaab and Upernavik pending the results of an investigation concerning the reliability of these observations.

B. Meteorological Communications Services

1. Reports from the meteorological station at Danmarkshavn, Kap Tobin, Kangerdlugssuak/Aputiteq, Tingmiarmiut and Prins Christianssund to be collected on a scheduled basis by radiotelegraph at Angmagssalik.
2. Reports from the meteorological stations at Godthaab, Upernavik, Thule, Narssarssuak, Søndre Strømfjord, Umanak, Jakobshavn, and Qutdligssat (the last five stations are not included in the Joint Support Scheme) to be collected on a scheduled basis by radiotelegraph at Godhavn.
3. Collective messages of the reports referred to in paras. 1 and 2 to be exchanged between Godhavn and Angmagssalik.
4. Collective messages of the reports referred to in paras. 1 and 2 should be transmitted by Godhavn to Narssarssuak and/or Søndre Strømfjord.
5. Collective messages of all Greenland surface and upper air reports to be sent from Angmagssalik to Copenhagen by point to point radiotelegraph circuit.
6. Collective messages of all Greenland surface and upper air reports to be sent from Godhavn to North America, either directly or via Narssarssuak.

C. Radio Aides to Navigation

Following aids to be maintained, subject to reconsideration by the Council if the actual conditions of operation are modified.

Station	Type	Class	Indent	Frequency		Type of Emission
				Trans	Rec	
Prins Christianssund	Range	MRLZ	OU	335 kc/s	4220 kc/s	A2, A3
	Radio Beacon	—	OU	447 kc/s		A2

2. Les observations à effectuer toutes les 6 heures doivent être faites aux heures synoptiques principales, c'est-à-dire 00, 06, 12 et 18 heures TMG.
Les observations à effectuer toutes les 3 heures doivent être faites aux heures synoptiques principales et intermédiaires, c'est-à-dire 00, 03, 06, 09, 12, 15, 18 et 21 heures TMG.
Les ascensions de radiosondage à effectuer deux fois par jour doivent être faites à 03 et 15 heures TMG.
Les ascensions de radio vent à effectuer quatre fois par jour doivent être faites à 03, 09, 15 et 21 heures TMG.
3. Des ascensions de ballons pilotes doivent être effectuées à Tingmiarmiut, Godthaab et Upernavik en attendant les résultats des recherches concernant la confiance qu'on peut apporter à ces observations.

B. *Services des télécommunications météorologiques*

1. Les observations des stations météorologiques de Danmarkshavn, Kap Tobin Kangerdlugssuak, Aputiteq, Tingmiarmiut et Prins Christianssund doivent être centralisées à heures fixes par radiotélégraphe à Angmagssalik.
2. Les observations des stations météorologiques de Godthaab, Upernavik, Thule, Narssarssuak, Søndre Strømfjord, Umanak, Jakobshavn et Qutdligssat (ces cinq dernières stations n'étant pas comprises dans le plan d'aide collective) doivent être centralisées à heures fixes par radiotélégraphe à Godhavn.
3. Les messages collectifs des observations dont il est question aux paragraphes 1 et 2 doivent être échangés entre Godhavn et Angmagssalik.
4. Les messages collectifs des observations dont il est question aux paragraphes 1 et 2 doivent être transmis par Godhavn à Narssarssuak et pour Søndre Strømfjord.
5. Les messages collectifs de toutes les observations en surface et en altitude du Groenland doivent être transmis d'Angmagssalik à Copenhague par un circuit radiotélégraphique de point à point.
6. Les messages collectifs de toutes les observations en surface et en altitude du Groenland doivent être transmis de Godhavn à l'Amérique du Nord soit directement, soit par Narssarssuak.

C. *Aides radio à la navigation*

Les aides suivantes doivent être maintenues sous réserve d'un nouvel examen par le Conseil si les conditions actuelles d'exploitation sont modifiées.

Station	Type	Catégorie	Identifi- cation	Fréquence		Type d'émission
				Emission	Réception	
Prins Christianssund	radio- alignement	MRLZ	OU	335 kc/s	4220 kc/s	A2, A3
	radiophare	—	OU	447 kc/s		A2

PART B — NEW SERVICES TO BE PROVIDED

I

Services in the Faroe Islands

Technical Specification for replacement LORAN Equipment relocation of Radio Communication Station

1. Type T — 137 LORAN Transmitters to replace those at present in operation in accordance with the resolution of the Special Administrative Conference for the North Atlantic (LORAN) of the I.T.U.
2. The removal of the radio communication station providing fixed communication with Vik and Mangerstar from the domestic site to the LORAN station proper. At such time as this is effected, two radio operators to be deleted from the establishment of the station and their duties performed by other personnel employed at the LORAN station — (e.g. the technicians of Oscilloscope watchers).

II

Greenland Services

A. *Meteorological Services*

The resiting of the existing station at Kangerdlugssuak to a location in the same area (Aputiteq is suggested).

B. *Meteorological Telecommunications Services*

Collective messages to be broadcast from Angmagssalik simultaneously on 3 frequencies on a scheduled basis immediately prior to being transmitted by point to point methods.

ANNEX II

ANALYSIS OF CAPITAL COST

I

EXISTING LORAN SERVICES IN THE FAROE ISLANDS

<i>Item</i>	<i>Buildings — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)</i>	<i>Equipment — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)</i>	<i>Date of commencement of depreciation</i>
Station buildings	33.234,57		} 1st April, 1949
Camp buildings	80.633,33		
3 Residential buildings	221.250,—		
Equipment		15.027,37	
3 Diesel engines		70.000,—	

PARTIE B — NOUVEAUX SERVICES A ASSURER

I

Services aux îles Féroé

Caractéristiques techniques pour le remplacement de l'équipement LORAN et déplacement de la station de communication par radio

1. Des émetteurs LORAN du type T-137 remplaceront ceux qui sont actuellement en fonctionnement conformément à la résolution de la Conférence administrative spéciale pour l'Atlantique-Nord (LORAN) de l'Union Internationale des Télécommunications.
2. Transférer la station de radiocommunications assurant le service fixe des communications radio avec Vik et Mangerstar de son site actuel à la station LORAN même. Dès que ce transfert sera effectué, les deux opérateurs radio devront être supprimés du personnel de la station et leurs fonctions remplies par d'autres membres du personnel de la station LORAN — (c'est-à-dire par les techniciens ou les surveillants d'oscilloscope).

II

Services au Groenland

A. *Services météorologiques*

La station de Kangerdlugssuak doit être remplacée par une station qui sera située dans la même région (par exemple Aputiteq).

B. *Services des télécommunications météorologiques*

Les messages collectifs doivent être émis d'Angmagssalik simultanément sur 3 fréquences à heures fixes immédiatement avant leur transmission par les méthodes du point à point.

ANNEXE II

ANALYSE DES DÉPENSES EN CAPITAL

I

STATION LORAN DE SKUVANES
Services existants aux îles Féroé

<i>Poste</i>	<i>Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)</i>	<i>Équipement — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)</i>	<i>Date de départ de la dépréciation</i>
Bâtiments de la station	33.234,57		} 1 ^{er} avril 1949
Bâtiments du camp	80.633,33		
3 groupes de logements	221.250,—		
Équipement		15.027,37	
3 moteurs Diesel		70.000,—	

II

EXISTING GREENLAND SERVICES

Station Angmagssalik

<i>Item</i>	<i>Buildings — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)</i>	<i>Equipment — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)</i>	<i>Construction costs and freights</i>	<i>Date of commencement of depreciation</i>
Machinery		213,000,—		} 1st April, 1949
Radio equipment		297,400,—		
Storage batteries		6,000,—		
Antennae towers and counterpoises		167,000,—		
Telephone equipment		18,000,—		
Armoured cable and junction boxes		24,300,—		
Radiosonde equipment		117,415,—		
Meteorological equipment		2,695,—		
Motor vehicles		86,000,—		
Machine tools and tools		34,000,—		
Tanks		310,000,—		
Office machines		2,800,—		
Buildings	679,000,—			
Motorboats and rowboats		12,000,—		
General construction charges pertaining to building of stations			100,000,—	
Additional charged on all capital investment towards cost of transportation			100,000,—	
TOTAL	679,000,—	1,290,610,—	200,000,—	

II

SERVICES AU GROENLAND

Station d'Angmagssalik

<i>Poste</i>	<i>Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)</i>	<i>Equipement — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)</i>	<i>Frais de construction et de transport</i>	<i>Date de départ de la dépréciation</i>
Machines		213.000,—		} 1 ^{er} avril 1949
Equipement radio		297.400,—		
Accumulateurs		6.000,—		
Pylônes d'antennes et contre- poids		167.000,—		
Matériel téléphonique		18.000,—		
Câbles blindés et relais		24.300,—		
Equipement de radioson- dage		117.415,—		
Equipement météorologi- que		2.695,—		
Véhicules à moteur		86.000,—		
Machines-outils et outillage		34.000,—		
Réservoirs		310.000,—		
Matériel de bureau		2.800,—		
Bâtiments	679.000,—			
Bateaux à moteur et à rames		12.000,—		
Frais généraux de construc- tion à la station			100.000,—	
Frais de transport relatifs aux investissements			100.000,—	
TOTAL	679.000,—	1.290.610,—	200.000,—	

Station Danmarkshavn

Item	Buildings — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Equipment — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Construction costs and freights	Date of commencement of depreciation
Machinery		78,500,—		1st April, 1949
Radio equipment		93,000,—		
Storage batteries		2,000,—		
Antennae towers and counterpoises		70,000,—		
Radiosonde equipment		70,165,—		
Meteorological equipment		2,695,—		
Motor vehicles		38,000,—		
Tanks		25,000,—		
Office machines		1,600,—		
Machine tools and tools		22,400,—		
Buildings	291,000,—			
Motorboats and rowboats		13,600,—		
Armoured cable		6,000,—		
General construction charges pertaining to building stations			50,000,—	
Additional charge on all capital investment towards cost of transportation			85,000,—	
TOTAL	291,000,—	422,960,—	135,000,—	

Station Godhavn

Item	Buildings — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Equipment — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Construction and freights	Date of commencement of depreciation	
Machinery		136,000,—		1st April, 1949	
Radio equipment		184,000,—			
Antennae towers and counterpoises		70,000,—			
Receiving towers		12,000,—			
Storage batteries		6,000,—			
Telephone equipment		18,000,—			
Armoured cable and junction boxes		24,300,—			
Machine tools and tools		34,000,—			
Motor vehicles		46,000,—			
Office machines		2,000,—			
Buildings	322,000,—				
General construction charges pertaining to building of stations			60,000,—		
Additional charge on all capital investment towards cost of transportation			60,000,—		
TOTAL	322,000,—	532,300,—	120,000,—		

Station de Danmarkshavn

Poste	Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Équipement — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Frais de construction et de transport	Date de départ de la dépréciation
Machines		78.500,—		1 ^{er} avril 1949
Équipement radio		93.000,—		
Accumulateurs		2.000,—		
Pylônes d'antennes et contre- poids		70.000,—		
Matériel de radiosondage		70.165,—		
Équipement météorologique		2.695,—		
Véhicules à moteur		38.000,—		
Réservoirs		25.000,—		
Matériel de bureau		1.600,—		
Machines-outils et outillage		22.400,—		
Bâtiments	291.000,—			
Bateaux à moteur et à rames		13.600,—		
Câble blindé		6.000,—		
Frais généraux de construc- tion à la station			50.000,—	
Frais de transport relatifs aux investissements			85.000,—	
TOTAL	291.000,—	422.960,—	135.000,—	

Station de Godhavn

Poste	Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Équipement — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Frais de construction et de transport	Date de départ de la dépréciation	
Machines		136.000,—		1 ^{er} avril 1949	
Radio équipement		184.000,—			
Pylônes d'antennes et contre- poids		70.000,—			
Pylônes de réception		12.000,—			
Accumulateurs		6.000,—			
Matériel téléphonique		18.000,—			
Câble blindé et relais		24.300,—			
Machines-outils et outillage		34.000,—			
Véhicules à moteur		46.000,—			
Matériel de bureau		2.000,—			
Bâtiments	322.000,—				
Frais généraux de construc- tion à la station			60.000,—		
Frais de transport relatifs aux investissements			60.000,—		
TOTAL	322.000,—	532.300,—	120.000,—		

Station Godthaab

Item	Buildings — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Equipment — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Date of commencement of depreciation
Buildings	70.000,—		} 1st April, 1949
Meteorological equipment		2.445,—	
Upper Air equipment		17.985,—	
TOTAL	70.000,—	20.430,—	

Station Kap Tobin

Item	Buildings — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Equipment — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Construction costs and freights	Date of commencement of depreciation	
Machinery		136.000,—		} 1st April, 1949	
Radio equipment		93.000,—			
Storage batteries		2.000,—			
Antennae towers and counterpoises		70.000,—			
Radiosonde equipment		70.165,—			
Meteorological equipment		2.695,—			
Motor vehicles		65.000,—			
Tanks		150.000,—			
Machine tools and tools		22.400,—			
Motorboats and rowboats		13.600,—			
Armoured cable		11.500,—			
Buildings	608.000,—				
Telephone equipment		15.000,—			
General construction charges pertaining to building of station			75.000,—		
Additional charge on all capital investment towards cost of transportation			100.000,—		
TOTAL	608.000,—	651.360,—	175.000,—		

Station de Godthaab

Poste	Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Equipement — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Date de départ de la dépréciation
Bâtiments	70.000,—		} 1 ^{er} avril 1949
Equipement météorologique . .		2.445,—	
Equipement d'altitude		17.985,—	
TOTAL	70.000,—	20.430,—	

Station de Kap Tobin

Poste	Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Equipement — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Frais de construction et de transport	Date de départ de la dépréciation
Machines		136.000,—		} 1 ^{er} avril 1949
Radio équipement		93.000,—		
Accumulateurs		2.000,—		
Pylônes d'antennes et contre- poids		70.000,—		
Matériel de radiosondage . .		70.165,—		
Equipement météorologique		2.695,—		
Véhicules à moteur		65.000,—		
Réservoirs		150.000,—		
Machines-outils et outillage .		22.400,—		
Bateaux à moteur et à rames		13.600,—		
Câble blindé		11.500,—		
Bâtiments	608.000,—			
Matériel téléphonique . . .		15.000,—		
Frais généraux de construc- tion à la station			75.000,—	
Frais de transport relatifs aux investissements			100.000,—	
TOTAL	608.000,—	651.360,—	175.000,—	

Station Prins Christianssund

Item	Buildings — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Date of commencement of depreciation
Buildings . .	125.000,—	1st April, 1949

Station Thule

Item	Buildings— assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Equipment — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)	Construction costs and freights	Date of commencement of depreciation
Machinery		136.000,—		1st April, 1949
Radio equipment		93.000,—		
Storage batteries		2.000,—		
Antennae towers and counterpoises		70.000,—		
Motor vehicles		30.000,—		
Machine tools and tools		22.400,—		
Motorboats and rowboats		14.000,—		
Armoured cable		2.000,—		
Meters and other testing instruments		4.000,—		
Telephone equipment		6.000,—		
Buildings	477.000,—			
General construction charges pertaining to building of Station			60.000,—	
Additional charge on all capital investment towards cost of transportation			40.000,—	
TOTAL	477.000,—	379.400,—	100.000,—	

Station de Prins Christianssund

Poste	Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Date de départ de la dépréciation
Bâtiments . .	125.000,—	1 ^{er} avril 1949

Station de Thule

Poste	Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Équipement — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Frais de construction et de transport	Date de départ de la dépréciation
Machines		136.000,—		1 ^{er} avril 1949
Équipement radio		93.000,—		
Accumulateurs		2.000,—		
Pylônes d'antennes et contre- poids		70.000,—		
Véhicules à moteur		30.000,—		
Machines-outils et outillage		22.400,—		
Bateaux à moteur et à rames		14.000,—		
Câble blindé		2.000,—		
Compteurs et autres instru- ments d'essai		4.000,—		
Matériel téléphonique		6.000,—		
Bâtiments	477.000,—			
Frais généraux de construc- tion à la station			60.000,—	
Frais de transport relatifs aux investissements			40.000,—	
TOTAL	477.000,—	379.400,—	100.000,—	

Station Tingmiarmiut

<i>Item</i>	<i>Buildings — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)</i>	<i>Equipment — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)</i>	<i>Construction costs and freights</i>	<i>Date of commencement of depreciation</i>
Machinery		78.500,—		1st April, 1949
Radio equipment		93.000,—		
Storage batteries		2.000,—		
Antennae towers and counterpoises		70.000,—		
Upper air equipment.		17.985,—		
Meteorological equipment.		2.445,—		
Motor vehicles.		38.000,—		
Tanks		25.000,—		
Office machines		1.600,—		
Machine tools and tools		22.400,—		
Motorboats and rowboats.		13.600,—		
Buildings	172.000,—			
General construction charges pertaining to building of stations.			50.000,—	
Additional charge on all capital investment towards cost of transportation			85.000,—	
TOTAL	172.000,—	364.530,—	135.000,—	

Station Upernavik

<i>Item</i>	<i>Buildings — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)</i>	<i>Equipment — assumed value in Danish Kroner (subject to audit)</i>	<i>Construction costs and freights</i>	<i>Date of commencement of depreciation</i>	
Machinery		78.500,—		1st April, 1949	
Radio equipment		93.000,—			
Storage batteries		2.000,—			
Antennae towers and counterpoises		70.000,—			
Upper air equipment.		17.985,—			
Meteorological equipment.		2.445,—			
Motor vehicles		27.000,—			
Office machines		1.600,—			
Machine tools and tools		22.400,—			
Buildings	246.000,—				
General construction charges pertaining to building of stations.			40.000,—		
Additional charge on all capital investment towards cost of transportation			45.000,—		
TOTAL	246.000,—	314.930,—	85.000,—		

Station de Tingmiarmiut

Poste	Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Équipement — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Frais de construction et de transport	Date de départ de la dépréciation
Machines		78.500,—		1 ^{er} avril 1949
Équipement radio		93.000,—		
Accumulateurs		2.000,—		
Pylônes d'antennes et contre- poids		70.000,—		
Équipement d'altitude		17.985,—		
Équipement météorologique		2.445,—		
Véhicules à moteur		38.000,—		
Réservoirs		25.000,—		
Matériel de bureau		1.600,—		
Machines-outils et outillage .		22.400,—		
Bateaux à moteur et à rames		13.600,—		
Bâtiments	172.000,—			
Frais généraux de construc- tion à la station			50.000,—	
Frais de transport relatifs aux investissements			85.000,—	
TOTAL	172.000,—	364.530,—	135.000,—	

Station d'Upernavik

Poste	Bâtiments — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Équipement — Valeur présumée en couronnes danoises (sous réserve de vérification)	Frais de construction et de transport	Date de départ de la dépréciation	
Machines		78.500,—		1 ^{er} avril 1949	
Équipement radio		93.000,—			
Accumulateurs		2.000,—			
Pylônes d'antennes et contre- poids		70.000,—			
Équipement d'observation en altitude		17.985,—			
Équipement météorologique		2.445,—			
Véhicules à moteur		27.000,—			
Matériel de bureau		1.600,—			
Machines-outils et outillage .		22.400,—			
Bâtiments	246.000,—				
Frais généraux de construc- tion à la station			40.000,—		
Frais de transport relatifs aux investissements			45.000,—		
TOTAL	246.000,—	314.930,—	85.000,—		

III

NEW LORAN SERVICES TO BE PROVIDED IN THE FAROE ISLANDS

Item	Estimated Value in Danish Kroner
Type - T - 137 LORAN Transmitters	273.543,57* * Including estimated cost of installation

IV

NEW SERVICES TO BE PROVIDED IN GREENLAND

Station	Buildings — estimated values in Danish Kroner	Equipment — estimated values in Danish Kroner	Anticipated date of completion and of commencement of depreciation Buildings and Equipment
<i>Thule</i>			
1 House	60.000,—		
1 Oilstorage Tank		50.000,—	1st January, 1951
<i>Godhavn</i>			
5 Houses	300.000,—		
1 Oilstorage Tank		75.000,—	1st January, 1951
<i>Danmarkshavn</i>			
Roads and necessary landing facilities		20.000,—	1st January, 1951
<i>Kap Tobin</i>			
Conversion of Quarters Build- ing	30.000,—		
2 Houses	120.000,—		1st January, 1951
<i>Kangerdlugssuak/Aputiteq</i>			
Complete station	307.000,—	364.530,—	1st January, 1951
<i>Angmagssalik</i>			
Conversion of Quarters Build- ing	20.000,—		1st January, 1951
6 Houses	360.000,—		1st January, 1951
<i>Godthaab</i>			
1 House	60.000,—		1st January, 1951
<i>Upernavik</i>			
2 Houses	120.000,—		1st January, 1951

III

NOUVEAUX SERVICES A FOURNIR AUX ÎLES FÉROÉ

<i>Poste</i>	<i>Valeur présumée en couronnes danoises</i>
Emetteurs LORAN Type - T - 137	273.543,57* * Y compris les frais d'installation

IV

NOUVEAUX SERVICES A FOURNIR AU GROENLAND

<i>Station</i>	<i>Bâtiments — Valeur prévue en couronnes danoises</i>	<i>Équipement — Valeur prévue en couronnes danoises</i>	<i>Date de départ anticipée de la dépréciation Bâtiments et équipement</i>
<i>Thule</i>			
1 maison	60.000,—		
1 réservoir à carburant		50.000,—	1 ^{er} janvier 1951
<i>Godhavn</i>			
5 maisons	300.000,—		
1 réservoir à carburant		75.000,—	1 ^{er} janvier 1951
<i>Danmarkshavn</i>			
Routes et débarcadères nécessaires		20.000,—	1 ^{er} janvier 1951
<i>Kap Tobin</i>			
Transformation des logements	30.000,—		
2 maisons	120.000,—		1 ^{er} janvier 1951
<i>Kangerdlugssuak/Aputiteq</i>			
Station complète	307.000,—	364.530,—	1 ^{er} janvier 1951
<i>Angmagssalik</i>			
Transformation des logements	20.000,—		1 ^{er} janvier 1951
6 maisons	360.000,—		1 ^{er} janvier 1951
<i>Godthaab</i>			
1 maison	60.000,—		1 ^{er} janvier 1951
<i>Upernavik</i>			
2 maisons	120.000,—		1 ^{er} janvier 1951

ANNEX III

OPERATION, MAINTENANCE AND INDIRECT EXPENSES

Estimates and accounts rendered by the Government of Denmark on the cost of operating and maintaining:

- (1) LORAN station at Skuvanæs
- (2) Meteorological stations and communication stations
 - (a) Thule
 - (b) Upernavik
 - (c) Godhavn (communication facilities only)
 - (d) Gothaab
 - (e) Prins Christianssund
 - (f) Tingmiarmiut
 - (g) Angmagssalik
 - (h) Kangerdlugssuak/Apütiteq
 - (i) Kap Tobin
 - (j) Danmarkshavn

shall be based on the elements enumerated in Annexes II and III. These estimates and accounts shall be rendered station by station. Denmark shall not include, in the estimates of the costs of the Services, customs or other duties on equipment or materials imported into Denmark, for direct and exclusive application to the purposes of the Arrangement.

If in the year 1950 or any later year the Government of Denmark uses the Greenland stations for commercial purposes her commercial benefits should be evaluated with a view to including an appropriate credit in the joint support accounts.

PART A — OPERATION

I

Loran Services in the Faroe Islands

These expenses shall be shown separately for Skuvanæs and for Vaag.

1. *Salaries of Regular Personnel*

Salaries established by the Government of Denmark from time to time plus allowances such as for social insurance, sickness, leave, etc.
2. *Electric power supplies*, at rates charged to the Government of Denmark in regard to comparable services. If power is generated at both Skuvanæs and Vaag, the fuel consumed shall be shown separately for each place.
3. *Transportation* at lowest possible rates, including cost of gasoline and oil in transportation of staff between the camp at Vaag and the station.

ANNEXE III

FRAIS D'EXPLOITATION, D'ENTRETIEN ET DÉPENSES INDIRECTES

Les évaluations et les comptes remis par le Gouvernement danois au sujet des frais d'exploitation et d'entretien:

- 1) de la station LORAN de Skuvanæs
- 2) des stations météorologiques de
 - a) Thule
 - b) Upernavik
 - c) Godhavn
 - d) Godthaab
 - e) Prins Christianssund
 - f) Tingmiarmiut
 - g) Angmagssalik
 - h) Kangerdlugssuak/Aputiteq
 - i) Kap Tobin
 - j) Danmarkshavn

reposeront sur les éléments énumérés aux Annexes II et III. Le Danemark ne comptera pas, dans les évaluations du coût des services, les droits de douane ou autres perçus sur les équipements ou matériels importés au Danemark, en vue de l'application directe et globale de ces évaluations à l'objet de l'Accord. Ces évaluations et comptes seront remis station par station.

Si, au cours de l'année 1950 ou toute autre année suivante, le Gouvernement du Danemark utilise les stations du Groenland à des fins commerciales, les avantages commerciaux qu'il en retire devraient être évalués afin d'inclure un crédit correspondant dans les comptes de l'aide collective.

PARTIE A — EXPLOITATION

I

Services Loran aux îles Féroé

Ces frais seront indiqués séparément pour Skuvanæs et pour Vaag.

1. *Traitements du personnel régulier*
Traitements de base en fonction de l'indice du coût de la vie pour les salaires établis de temps à autre par le Gouvernement danois, indemnités en sus (assurances sociales, maladie, congé, etc...).
2. *Energie électrique fournie* aux taux imputables au Gouvernement danois pour des services similaires. Si l'énergie est produite à la fois à Skuvanæs et à Vaag, le combustible utilisé séparément pour l'un et l'autre endroit.
3. *Transports* aux taux le plus bas possibles. Le prix de l'essence et de l'huile pour le transport du personnel entre le camp de Vaag et la station sera compté.

4. *Miscellaneous operating expenses*
 - 4.1 Heating
 - 4.2 Cleaning
 - 4.3 Miscellaneous supplies

II

Greenland Services

1. *Salaries of regular personnel*

Salaries established by the Government of Denmark from time to time plus allowances such as for social insurance, sickness, leave, etc.
2. *Working expendables, and general operational expenditure*
 - 2.1 Fuel
 - 2.2 Provisions
 - 2.3 Spare parts
 - 2.4 Radiosondes, balloons, transmitters, etc.
 - 2.5 Hydrogen and other expendables
3. *Transportation*
 - 3.1 (a) Passengers
 - (b) Freight
4. Such unforeseen additional necessary expenses as may be approved by the Council.

PART B — MAINTENANCE

I

Loran Services in the Faroe Islands

1. *Salaries of regular maintenance staff*

To be computed as set forth in Para. 1 of Part A (I) of this Annex.
2. *Material used in Maintenance*
 - 2.1 Aerials, feed lines and outdoor fixtures relating thereto
 - 2.2 Electron tube replacement
 - 2.3 Miscellaneous material used in LORAN transmitters, receivers and radio equipment generally
 - 2.4 Power Plant (Diesel engines, electric generators, power batteries and fuel storage)
 - 2.5 Material used in the maintenance of buildings (paint, repair material, etc.)

4. *Dépenses diverses*
 - 4.1 Chauffage
 - 4.2 Nettoyage
 - 4.3 Fournitures diverses

II

Services au Groenland

1. *Traitements du personnel régulier*

Traitement de base en fonction de l'indice du coût de la vie pour les salaires établis de temps à autre par le Gouvernement danois, indemnités en sus (assurances sociales, maladie, congé, etc...)
2. *Matières consommables courantes, frais généraux de météorologie et frais généraux divers*
 - 2.1 Carburant
 - 2.2 Vivres
 - 2.3 Pièces de rechange
 - 2.4 Radiosondes, émetteurs, etc.
 - 2.5 Hydrogène et autres matières consommables
3. *Transport*
 - 3.1 a) Passagers
b) Fret
4. Toute autre dépense imprévue et nécessaire, éventuellement approuvée par le Conseil.

PARTIE B — ENTRETIEN

I

Services Loran aux îles Féroé

1. *Traitements du personnel d'entretien normal*

A calculer d'après les indications du paragraphe 1 de la Partie A (I) de la présente Annexe.
2. *Matériel utilisé*
 - 2.1 Antennes (fils, isolants et pièces d'assemblage)
 - 2.2 Remplacement des lampes radio
 - 2.3 Matériel divers utilisé pour les émetteurs LORAN, les récepteurs et équipement radio en général
 - 2.4 Groupe moteur propulseur (moteurs Diesel), générateurs électriques, batteries d'énergie et carburant)
 - 2.5 Matériel utilisé pour l'entretien des bâtiments (peinture, pièces de remplacement, etc...)

- 2.6 Material used in the repair of the road between Vaag and Skuvanæs Head
- 2.7 Miscellaneous material (vehicles, etc.)
- 3. *Special labour employed* in the maintenance of equipment and services.

II

Greenland Services

- 1. *Salaries of regular maintenance staff*
To be computed as set forth in Para. 1 of Part A (II) of this Annex.
- 2. *Material used for Maintenance*
 - 2.1 Machinery
 - 2.2 Radio equipment
 - 2.3 Batteries
 - 2.4 Antennae towers and counterpoises
 - 2.5 Radiosonde equipment
 - 2.6 Meteorological equipment
 - 2.7 Vehicles
 - 2.8 Tanks
 - 2.9 Buildings
 - 2.10 Motorboats and rowboats
 - 2.11 Armoured cable
 - 2.12 Telephone equipment
- 3. *Special labour employed* in the maintenance of equipment and services.

PART C — INDIRECT EXPENSES

Loran Services in the Faroe Islands and Greenland Services

- 1. *Miscellaneous Overhead including Administration*
For administration of the services listed in Annex I, a charge of 10% on the total direct expenses on items listed in Parts A and B of this Annex.
- 2. *Depreciation of permanent buildings*

Buildings at DANMARKSHAVN, KAP TOBIN, ANGMAGSSALIK, GODTHAAB, UPERNAVIK, THULE, GODHAVN, KANGERDLUGSSUAK/APUTITEQ.	5 %
TINGMIARMIUT.	7 %
PRINS CHRISTIANSSUND.	11 %
SKUVANES AND VAAG	6.6 %

per annum of the value specified in Annex II.

- 2.6 Matériel utilisé pour les réparations à apporter à la route entre Vaag et Skuvanes Head
- 2.7 Matériel divers (véhicules, etc...)
- 3. *Main-d'œuvre spéciale* pour l'entretien de l'équipement et des services.

II

Services au Groenland

- 1. *Traitements du personnel d'entretien normal*
A calculer d'après les indications du paragraphe 1, de la Partie A (II) de la présente Annexe.
- 2. *Matériel utilisé*
 - 2.1 Machines
 - 2.2 Equipement radio
 - 2.3 Accumulateurs
 - 2.4 Pylônes d'antennes et contrepoids
 - 2.5 Equipement de radiosondage
 - 2.6 Equipement météorologique
 - 2.7 Véhicules
 - 2.8 Réservoirs
 - 2.9 Bâtiments
 - 2.10 Canots à moteur et canots à rames
 - 2.11 Câbles blindés
 - 2.12 Equipement téléphonique
- 3. *Main-d'œuvre spéciale* pour l'entretien de l'équipement et des Services.

PARTIE C — DÉPENSES INDIRECTES

Services Loran aux îles Féroé et services au Groenland

- 1. *Frais généraux divers, notamment frais d'administration*
Pour l'administration des services énumérés à l'Annexe I, une taxe de 10 % sur les dépenses totales directes pour les postes énumérés aux Parties A et B de cette Annexe.
- 2. *Dépréciation des bâtiments permanents*

Bâtiments à DANMARKSHAVN, KAP TOBIN, ANGMAGSSALIK, GOD- THAAB, UPERNAVIK, THULE, GODHAVN, KANGERDLUGSSUAK/- APUTITEQ.	5 %
TINGMIARMIUT.	7 %
PRINS CHRISTIANSSUND.	11 %
SKUVANES et VAAG	6.6 %

par an sur la valeur indiquée à l'Annexe II.

3. *Depreciation of equipment*

Machinery	10 %
Transmitters	10 %
Antennae	10 %
Cables	5 %
Technical equipment	10 %
Meteorological equipment	5 %
Motor vehicles	20 %
Office equipment	5 %
Motor boats and rowboats	15 %

of the value specified in Annex II.

4. *Interest*

For interest on capital invested in buildings and equipment, a charge of 4½% per annum of the value specified in Annex II as adjusted by annual depreciation and taking into account renewals of equipment met from provision for depreciation.

5. *Insurance*

Premiums for insurance of buildings and equipment against fire, estimated in the case of the Greenland services to be 1.2% per annum of the written down value of the buildings and equipment.

3. *Dépréciation de l'équipement*

Machines	10 %
Emetteurs	10 %
Antennes	10 %
Câbles	5 %
Equipement technique	10 %
Equipement météorologique	5 %
Véhicules à moteur	20 %
Matériel de bureau	5 %
Bateaux à moteur et à rames	15 %

sur la valeur indiquée à l'Annexe II.

4. *Intérêts*

Les intérêts des capitaux investis pour les bâtiments et l'équipement ne doivent pas dépasser 4 ½ % par an sur la valeur spécifiée à l'Annexe II telle que rectifiée par la dépréciation annuelle et en tenant compte du remplacement de l'équipement effectué au moyen des fonds prévus pour la dépréciation.

5. *Assurance*

Les primes d'assurance contre l'incendie pour les bâtiments et l'équipement sont estimées, dans le cas des Services au Groenland, à 1.2 % par an de la valeur établie de ces bâtiments et équipement.

SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL

No. 791. ACUERDO ENTRE EL CONSEJO DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y EL GOBIERNO DE DINAMARCA SOBRE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN GROENLANDIA E ISLAS FAROES

CONSIDERANDO que el Acta Final de la Conferencia de la OACI sobre Servicios de Navegación Aérea: Groenlandia e Islas Faroes, fué firmada en Londres, el 12 de mayo de 1949, en nombre de ciertos Estados interesados, miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional; y

CONSIDERANDO que el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, en la sesión celebrada el 6 de junio de 1949, aceptó las recomendaciones contenidas en la resolución adoptada por la Conferencia, tal como se indica en el Apéndice I de dicha Acta Final, y resolvió que se actuara de acuerdo con la misma, incluso que se fijaran las contribuciones que deben aportar los Estados que consientan en hacerlo según el Capítulo XV del Convenio de Aviación Civil Internacional, y decidió además, de acuerdo con el citado Capítulo XV, concluir un acuerdo con el Gobierno de Dinamarca, para dar efectividad a lo estipulado en dicha Resolución.

POR LO TANTO, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y el Gobierno de Dinamarca HAN CONVENIDO MUTUAMENTE EN LAS DISPOSICIONES, TÉRMINOS Y CONDICIONES QUE A CONTINUACIÓN SE EXPRESAN:

Artículo 1

A los fines de este Acuerdo, las expresiones:

- a) « Acta Final » significa el Acta Final de la Conferencia de la OACI sobre Servicios de Navegación Aérea: Groenlandia y las Faroes, fechada el 12 de mayo de 1949;
- b) « Organización » significa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- c) « Consejo » significa el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional;
- d) « Dinamarca » significa el Gobierno de Dinamarca;
- e) « Estado » significa los Gobiernos de los Estados, que, al dar consentimiento a las contribuciones fijadas por el Consejo, son partes en el acuerdo especificado en la resolución del Apéndice I del Acta Final, o pueden llegar a serlo;

- f) « Servicios » significa los servicios LORAN en Skuvanés en las Islas Faroes, así como los Servicios de Navegación Aérea en Groenlandia (a los que en adelante se denominarán separadamente, Servicios LORAN y Servicios de Groenlandia), los cuales serán financiados internacionalmente según los términos de este Acuerdo.

Artículo 2

Dinamarca:

- a) Operará y mantendrá los Servicios LORAN, tal como se indica en la Parte A (I) del Anexo I de este documento, y los Servicios de Groenlandia, tal como se indica en la Parte A (II) del mismo Anexo;
- b) suministrará tan pronto como sea posible, después de que se lo pida el Consejo, y operará y mantendrá los nuevos Servicios LORAN, tal como se indica en la Parte B (I) del Anexo I de este documento, y los nuevos Servicios de Groenlandia, tal como se indica en la Parte B (II) del mismo Anexo;
- c) suministrará, operará y mantendrá los servicios adicionales que se acuerde entre Dinamarca y el Consejo, con sujeción al consentimiento de los Estados cuando la adición sea de carácter importante.

Artículo 3

- a) Dinamarca operará y mantendrá los Servicios ahora existentes o los que se establezcan sin interrupción, eficazmente y con la mayor economía con que puedan prestarse, y, hasta donde sea posible, de acuerdo con las Normas, Métodos Recomendados, Procedimientos y Especificaciones adoptados o recomendaciones por el Consejo.
- b) Sujeto a las disposiciones del Anexo I a este Acuerdo, el sistema para efectuar observaciones meteorológicas y para preparar informes meteorológicos y transmitirlos estará de acuerdo con los procedimientos y especificaciones adecuados promulgados por la Organización Meteorológica Internacional.
- c) Cuando ocurra alguna emergencia que haga necesario algún cambio temporal, o disminución de los Servicios o cualquiera de ellos, Dinamarca lo notificará inmediatamente al Consejo, para que ambos celebren las consultas necesarias con el fin de reducir al mínimo el efecto adverso de tal cambio o disminución.

Artículo 4

- a) El Consejo intervendrá generalmente en el funcionamiento de los Servicios, y podrá, en cualquier momento, disponer la inspección de los mismos, incluso del equipo empleado en ellos.

b) Dinamarca suministrará a petición del Consejo, y hasta donde sea posible, informes especiales o periódicos, preparados de acuerdo con las indicaciones del Consejo, concernientes al funcionamiento de los Servicios.

c) El Consejo suministrará, a petición de Dinamarca, y tan completamente como sea posible, el asesoramiento que Dinamarca pueda razonablemente requerir con respecto al cumplimiento de sus obligaciones según lo estipulado en este Acuerdo.

d) En caso de que Dinamarca dejara de operar y mantener eficazmente cualesquiera de los Servicios, el Consejo y Dinamarca se consultarán inmediatamente, con el fin de acordar las medidas necesarias para remediar la situación.

Artículo 5

a) El Consejo pagará, o hará que se paguen a Dinamarca, en la fecha más próxima posible, las cantidades de 1.076.350 coronas danesas y 7.357.500 coronas danesas, para reembolsar a Dinamarca los gastos ocasionados por los Servicios LORAN y Servicios de Groenlandia, respectivamente, durante el período que termina el 31 de diciembre de 1949.

b) El Consejo pagará, o hará que se paguen a Dinamarca las cantidades de 350.550 coronas danesas y 3.321.000 coronas danesas, por los gastos incurridos con motivo de los Servicios LORAN y los Servicios de Groenlandia, respectivamente, en 1950. El Consejo hará los pagos a Dinamarca trimestralmente, a más tardar el primer día del segundo mes de cada trimestre.

c) A partir de 1951 el Consejo pagará, o hará que se pague a Dinamarca, anualmente (i) el 95 % del costo real y aprobado de suministrar, operar y mantener los Servicios LORAN, y (ii) el 90 % del costo real y aprobado de suministrar, operar y mantener los Servicios de Groenlandia; las partidas de costo correspondientes se detallarán, tal como en los Anexos II y III de este documento. Dinamarca sufragará el resto de los costos. El Consejo hará los pagos a Dinamarca trimestralmente, a más tardar el primer día del segundo mes de cada trimestre, basándose en el presupuesto de costos presentado de la manera indicada en el Artículo 6 a), sujeto a ajuste, según se dispone en el Artículo 6 f). No se incluirán en tales costos los derechos de aduana, o de cualquiera otra clase, sobre el equipo o material importado a Dinamarca, las Faroes o Groenlandia para aplicación directa y exclusiva a los fines de este Acuerdo. La cantidad pagadera a Dinamarca, en cualquier año natural, no excederá de 350.550 coronas danesas y 3.321.000 coronas danesas, por los Servicios LORAN y los Servicios Groenlandia, respectivamente, a no ser que se acuerde otra cosa, según se estipula en el párrafo 3 b) de la resolución contenida en el Apéndice I del Acta Final.

Artículo 6

a) A partir del año 1950 Dinamarca suministrará al Consejo, para el 31 de octubre, o antes, un presupuesto de costes de los Servicios LORAN y de los Servicios de Groenlandia, respectivamente, correspondientes al siguiente año natural. Estos presupuestos serán presentados de acuerdo con lo indicado en los Anexos II y III de este documento, y quedarán sujetos a la aprobación del Consejo.

b) Al presentar sus presupuestos en 1950, para el año siguiente, Dinamarca informará hasta qué punto le haya sido posible cumplir con las recomendaciones mencionadas en la Parte III b) del acta Final. Al considerar dicho informe, el Consejo y Dinamarca se consultarán mutuamente, teniendo como objetivo la reducción, hasta donde sea posible, de los suministros, provisiones y el costo del personal.

c) Dinamarca suministrará al Consejo, a más tardar seis meses después del fin de cada año natural, un estado del costo real de los Servicios LORAN y de los Servicios de Groenlandia, respectivamente, durante dicho año.

d) El Consejo podrá pasar a un interventor el estado de costos mencionado en el párrafo c) de este artículo, o someterlo a cualquier otro examen que considere apropiado, entregando a Dinamarca un informe sobre tal intervención.

e) Dinamarca, además, suministrará al Consejo, dentro de un plazo de dos meses después de terminado cada trimestre, siempre que sea posible, un estado provisional del costo real de cada uno de los Servicios durante tal trimestre.

f) Dinamarca suministrará al Consejo la información adicional, referente a cualquier presupuesto de costos o estado de costos reales, que el Consejo pueda requerir, así como cualquier información disponible en cuanto a la amplitud con que cada uno de los Servicios está siendo utilizado por las aeronaves de todas nacionalidades.

g) Después de la aprobación del estado de costos reales para cualquier año a partir del estado para el año 1950, el Consejo puede hacer ajustes sobre los pagos trimestrales subsiguientes, para tener en cuenta cualesquiera diferencias entre el costo total calculado para cada uno de los Servicios y el costo real que corresponda al año en cuestión.

Artículo 7

a) Dinamarca no estará autorizada, sin la previa aprobación del Consejo, a ninguna contribución respecto a desembolsos de capital a cuenta de cualquiera de los Servicios. En el caso de que se propongan nuevos desembolsos

de capital por cualquiera de las partes, Dinamarca proporcionará al Consejo, junto con un presupuesto de costos que se refieran a tales desembolsos, especificaciones, planos y otra información que pueda ser necesaria al respecto para el Consejo, y Dinamarca consultará con el Consejo en cuanto a los métodos de suministro, proyecto o construcción que han de ser adoptados.

b) Cuando el Consejo haya aprobado nuevos desembolsos de capital, con arreglo a este artículo, los Anexos I y II a este documento, según corresponda habrán de modificarse en forma apropiada y los cargos que resulten de tales desembolsos, determinados según el Anexo III c), se reembolsarán a Dinamarca en proporción del 95 % de su importe respecto a los Servicios LORAN y del 90 % por lo que se refiere a los Servicios de Groenlandia, según los términos de este Acuerdo.

Artículo 8

a) El Consejo hará los pagos que se le deben a Dinamarca en igual moneda en que hayan sido recibidos, la cual, de acuerdo con el párrafo 5 a) de la Resolución contenida en el Apéndice I del Acta Final será normalmente la que esté en circulación en los respectivos Estados.

b) Si un Estado hace directamente un pago a Dinamarca, tal pago se hará en la moneda del Estado en cuestión, a menos que Dinamarca acuerde otra cosa, y Dinamarca notificará al Consejo la fecha de tal pago y la cantidad recibida.

c) Todos los pagos considerados en este Acuerdo se efectuarán a los tipos oficiales de cambio que prevalezcan en las fechas en que se hagan tales pagos por los respectivos Estados. La valuación de moneda a los fines de este Artículo, se hará en la forma siguiente:

- 1) En el caso de que la corona danesa y la moneda de un Estado que haga pagos referentes a este Acuerdo cuyos valores a la par hayan sido declarados al Fondo Monetario Internacional y aceptados por éste, el valor de tal moneda en relación a la corona danesa se determinará sobre la base de tales valores a la par;
- 2) en el caso de que tal valor a la par no esté en efecto para la corona danesa o para la moneda del Estado que haga el pago, o para ambas, la moneda del Estado en cuestión se valorará a base de la corona danesa y al tipo legal de conversión danés o coronas; o
- 3) en el caso de que haya más de un tipo legal de cambio para la corona danesa o para la moneda del Estado que haga el pago, o para ambas, o si no se ha establecido ningún tipo legal de conversión, la moneda se valorará a un tipo aceptable mutuamente para Dinamarca y para el Estado que efectúe el pago.

Artículo 9

La obligación del Consejo para efectuar pagos a Dinamarca según este Acuerdo, se limitará a cantidades recibidas efectivamente de los Estados y disponibles de conformidad con los términos de este Acuerdo.

Artículo 10

a) Dinamarca no impondrá derechos por el uso de ninguno de los Servicios, excepto con el consentimiento del Consejo.

b) Dinamarca instituirá oportunamente, hasta donde sea posible, si el Consejo lo solicita, un sistema de derechos, por el uso total o parcial de los Servicios.

c) Todo derecho recaudado por Dinamarca con el consentimiento del Consejo, de los usuarios de los Servicios LORAN y de los Servicios de Groenlandia, sean o no Estados contribuyentes, se descontará, en un 95 % de su valor, del total de los pagos debidos a Dinamarca respecto a los Servicios LORAN, y en un 90 % respecto al total de los pagos debidos a Dinamarca por los Servicios de Groenlandia.

Artículo 11

Dinamarca no hará ningún arreglo internacional para la provisión, mantenimiento, desarrollo o financiamiento de alguno o de todos los Servicios sin la aprobación del Consejo.

Artículo 12

Dinamarca cooperará, lo más ampliamente posible, con los representantes de la Organización, respecto a cualesquiera de los fines de este Acuerdo, y concederá a tales representantes los privilegios e inmunidades a que tienen derecho, según el Convenio General sobre Privilegios e Inmunidades de los Organismos Especializados de las Naciones Unidas, incluido el Anexo III (2) del mismo.

Artículo 13

Este Acuerdo entrará en vigor desde el momento de su firma. No obstante hallándose pendiente el consentimiento de las contribuciones respecto a pagos debidos a Dinamarca según el Artículo 5 a), de los Estados cuya contribución conjunta no sea inferior al 80 % de tales pagos, el Consejo sólo tendrá que pagar a Dinamarca las cantidades a cuenta de los Servicios LORAN y de los Servicios de Groenlandia, respectivamente, que los Estados que contribuyen a ellos autoricen específicamente.

Artículo 14

a) Dinamarca puede dar por terminado este Acuerdo, en relación con uno o ambos Servicios, el 31 de diciembre de cualquier año, mediante comunicación escrita dirigida al Consejo el 1º de enero del año en cuestión a más tardar.

b) Si el valor de la corona danesa variase tanto que hiciese imposible para Dinamarca la realización de los Servicios LORAN con un gasto máximo de 369.000 coronas danesas o los Servicios de Groenlandia con un gasto máximo de 3.690.000 coronas danesas o la realización de ambos, para cualquier año a partir de 1951, Dinamarca notificará por escrito tal circunstancia al Consejo, enviándole asimismo un presupuesto detallado de la cantidad adicional que necesite. El Consejo examinará inmediatamente tal presupuesto y después de las consultas necesarias con Dinamarca, determinará la cantidad requerida. Si fuese necesario, el Consejo se dirigirá entonces a los Estados para tratar de obtener el consentimiento a las contribuciones adicionales. A menos que dentro de los tres meses a partir de la fecha en que el Consejo haya determinado la contribución adicional requerida, se notifique a Dinamarca que está preparado a pagar a Dinamarca tal cantidad, Dinamarca podrá dar por terminado este Acuerdo notificándolo por escrito al Consejo con tres meses de anticipación.

c) El Consejo puede dar por terminado este Acuerdo, respecto a uno o a ambos Servicios, el 31 de diciembre de cualquier año, mediante notificación por escrito a Dinamarca antes del 30 de abril del año de que se trate.

d) En el caso de que uno o más Estados notifiquen al Consejo que dejan de participar en el Arreglo estipulado, en la Resolución que aparece en el Apéndice I al Acta Final, a consecuencia de una emergencia ajena al control del Estado o Estados en cuestión, que impida que tal Estado o Estados hagan uso de alguno o de ambos Servicios, y si el Consejo considera que esta falta de participación hace imposible la realización de los fines de este Acuerdo respecto a los Servicios en cuestión, el Consejo puede darle por terminado en cualquier momento, no obstante lo que estipula el párrafo c) de este Artículo en relación con uno o ambos de los Servicios, notificándolo por escrito a Dinamarca con tres meses de antelación.

Artículo 15

a) En el caso de que el Consejo dé por terminado este Acuerdo, respecto a uno o a ambos de los Servicios, el Consejo pagará a Dinamarca una cantidad equitativa, a título de compensación por los nuevos desembolsos de capital autorizados que haya hecho Dinamarca y no se hayan reembolsado totalmente en virtud de este Acuerdo. El Consejo se reserva el derecho de tomar posesión de cualquier propiedad mueble por la cual se haya pagado compensación con arreglo a este párrafo. El renunciar a tal derecho constituiría un elemento en la determinación de los términos de compensación.

b) En el caso de que Dinamarca dé por terminado este Acuerdo de conformidad con los términos del Artículo 14 a), en relación con uno o ambos de los Servicios, Dinamarca pagará al Consejo, o el Consejo podrá descontar de los pagos debidos a Dinamarca aquí previstos, una suma que represente una compensación equitativa respecto a cualesquiera beneficios para Dinamarca de la adquisición para sus propios fines, de propiedad mueble o inmueble cuyo costo le haya sido parcial o totalmente reembolsado con arreglo a las disposiciones aquí estipuladas.

c) El importe de cualquier pago según este Artículo se determinará por acuerdo entre las partes al mismo.

Artículo 16

Las partes en este Acuerdo harán todo lo posible para resolver por negociaciones u otros procedimientos cualquier diferencia que pueda surgir entre el Consejo y Dinamarca concerniente a la interpretación o aplicación de este Acuerdo (incluidos los Anexos) o de cualquier enmienda del mismo. En caso de incapacidad para llegar a una solución el asunto se decidirá por arbitraje, de acuerdo con el procedimiento que convengan las partes.

Artículo 17

Este Acuerdo, o cualquiera de sus Anexos, puede ser enmendado por acuerdo mutuo entre las partes del mismo, con tal de que tal enmienda no sea incompatible con el Arreglo establecido en la Resolución que aparece en el Apéndice I del Acta Final o cualquier modificación de tal Arreglo.

Artículo 18

El Consejo notificará a Dinamarca los nombres de los Estados participantes en el Acuerdo, tal como es definido en el Artículo 1 e) de este Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y el Representante del Gobierno de Dinamarca, ambos debidamente autorizados firman este Acuerdo en nombre del Consejo y de Dinamarca respectivamente.

HECHO en Montreal, en duplicado, en español, francés, e inglés el día noveno del mes de septiembre de 1949.

Por el Consejo de la Organización
(Firmado) Edward WARNER

Por el Gobierno de Dinamarca
(Firmado) G. HOLLER

ANEXO I

SERVICIOS ACTUALES Y NUEVOS

PARTE A — SERVICIOS ACTUALES QUE DEBEN MANTENERSE

I

Servicios LORAN en las Islas Faroes

Especificación de los servicios de radionavegación necesarios

1. Una estación principal Loran regular completa con dispositivos de control en Skuvanes Head, que suministre, con las estaciones satélites control de Vik, Islandia y de Mangerstar, Hébridias, un servicio continuo de radionavegación en el Nordeste del Atlántico utilizando las tasas 115 y 116, debiendo comprender esta estación todo el equipo necesario para asegurar este servicio con el mínimo de interrupciones debidas a la falla de sus partes componentes.
2. Servicio fijo de comunicación por radio con las estaciones de Vik y de Mangerstar.

II

Servicios de Groenlandia

A. *Servicios meteorológicos*

1. Las observaciones sinópticas de superficie y de las altas capas atmosféricas se efectuarán de acuerdo con la siguiente tabla:

<i>Estación meteorológica **</i>	<i>Cada 6 horas</i>	<i>Cada 3 horas</i>	<i>Cada hora</i>	<i>Globo piloto</i>	<i>Radio — sonda</i>	<i>Radio — viento</i>
Danmarkshavn	*	*		2*	2*	
Kap Tobin	*	*			2	2
Kangerdlugssuak/Aputiteq	*	*				
Angmagssalik	*	*			2	2
Tingmiarmiut	*	*		2		
Prins Christianssund	*	*	*			
Godthaab	*	*		2		
Upernavik	*			2		
Thule	*	*			2	2

* Por observación visual del globo radiosonda.

** La ubicación de las estaciones de Groenlandia a que se refieren los Anexos I, II y III de esta resolución se indican en el mapa del Anexo IV.

2. Las observaciones cada 6 horas debieran efectuarse a las horas sinópticas principales, es decir, 00, 06, 12 y 18 horas H.M.G.

Las observaciones cada 3 horas debieran efectuarse a las horas sinópticas principales intermedias, es decir, 00, 03, 06, 09, 12, 15, 18 y 21 horas H.M.G.

Los dos sondeos diarios con radiosonda deben hacerse a las 03 y 15 horas T.M.G.

Los cuatro sondeos diarios con radioviento deben hacerse a las 03, 09, 15 y 21 horas T.M.G.

3. Los sondeos con globos pilotos se efectuarán en Tingmiarmiut, Godthaab y Upernavik hasta que se conozcan los resultados de la investigación relativa a la confianza que puede tenerse en estas observaciones.

B. Servicios de comunicaciones meteorológicas

1. Los informes de las estaciones meteorológicas de Danmarkshavn, Kap Tobin, Kangerdlugssuak/Aputiteq, Tingmiarmiut y Prins Christianssund serán recogidos de conformidad con un horario establecido para ello, por la estación radiotelegráfica de Angmagssalik.
2. Los informes de las estaciones meteorológicas de Godthaab, Upernavik, Thule, Narssarssuak, Søndre Strømfjord, Umanak, Jakobshavn y Qutdligssat (las últimas cinco estaciones no están comprendidas en el plan de ayuda colectiva) serán recogidos de conformidad con un horario establecido para ello, por la estación radiotelegráfica de Godhavn.
3. Se cambiarán mensajes colectivos de los informes a que se refieren los párrafos 1 y 2, entre Godhavn y Angmagssalik.
4. Godhavn transmitirá a Narssarssuak o a Søndre Strømfjord, o a ambas estaciones mensajes colectivos de los informes a que se refieren los párrafos 1 y 2.
5. Angmagssalik enviará a Copenhague, por circuito radioteleográfico de punto a punto, mensajes colectivos de todos los informes de Groenlandia, tanto de superficie como de las altas capas atmosféricas.
6. Godhavn enviará a Norte América, ya sea directamente o vía Narssarssuak, mensajes colectivos de todos los informes de Groenlandia, tanto de superficie como de las altas capas atmosféricas.

C. Radioayudas para la navegación

Se mantendrán las siguientes ayudas, entendiéndose que el Consejo podrá modificarlas si cambian las condiciones de operación.

Estación	Tipo	Clase	Identificación	Frecuencia		Tipo de emisión
				Trans.	Recep.	
Prins Christianssund	Radiofaro direccional	MRLZ	OU	335 kc/s	4220 kc/s	A2, A3
	Radiofaro	—	OU	447 kc/s		A2

PARTE B — NUEVOS SERVICIOS QUE DEBEN ESTABLECERSE

I

Servicios en las Islas Faroes

Características técnicas para la substitución del equipo LORAN y el traslado de la estación de comunicaciones por radio

1. Transmisores LORAN de Tipo T — 137 substituirán a los que se usan actualmente, de acuerdo con la resolución de la Conferencia Especial Administrativa del Atlántico del Norte (LORAN) de la U.I.T.
2. Se trasladará la estación de radiocomunicaciones que da servicio fijo de comunicaciones con Vik y Mangerstar de su sitio actual a la propia estación LORAN. Al hacerse este traslado, se suprimirán dos radioperadores del personal de la estación, y desempeñará sus funciones el demás personal de la estación LORAN (es decir, los técnicos que vigilan el osciloscopio).

II

Servicios de Groenlandia

A. *Servicios meteorológicos*

Se trasladará a otro sitio la estación que actualmente se encuentra en Kangerdlugssuak (por ejemplo a Aputiteq).

B. *Servicios de telecomunicaciones meteorológicas*

Los mensajes colectivos se emitirán de Angmagssalik simultáneamente en tres frecuencias, de conformidad con un horario establecido para ello, antes de transmitirse por métodos de punto a punto.

ANEXO II

ANÁLISIS DE LOS GASTOS DEL CAPITAL

I

SERVICIOS LORAN EXISTENTES EN LAS ISLAS FAROES

<i>Partida</i>	<i>Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Valor del equipo calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Fecha del comienzo de la depreciación</i>
Edificios de la estación	33.234,57		} 1º de abril, 1949
Edificios de campaña	80.633,33		
3 edificios de residencias	221.250,—		
Equipo		15.027,37	
3 motores Diesel		70.000,—	

II

SERVICIOS EXISTENTES EN GROENLANDIA

Estación de Angmagssalik

<i>Partida</i>	<i>Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Valor del equipo calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Gastos de construcción y de transporte</i>	<i>Fecha del comienzo de la depreciación</i>
Maquinaria		213.000,—		1º de abril de 1949
Equipo de radio.		297.400,—		
Baterías de alimentación .		6.000,—		
Torres de antenas y contrapesos.		167.000,—		
Equipo telefónico		18.000,—		
Cable blindado y cajas de distribución		24.300,—		
Equipo radiosonda.		117.415,—		
Equipo meteorológico		2.695,—		
Vehículos a motor		86.000,—		
Máquinas - herramientas y herramientas		34.000,—		
Depósitos		310.000,—		
Máquinas de oficina		2.800,—		
Edificios	679.000,—			
Embarcaciones a motor y remo		12.000,—		
Gastos generales de construcción relativos a los edificios de las estaciones			100.000,—	
Gastos adicionales del capital destinados a transporte			100.000,—	
TOTAL	679.000,—	1.290.610,—	200.000,—	

Estación de Danmarkshavn

<i>Partida</i>	<i>Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Valor del equipo calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Gastos de construcción y de transporte</i>	<i>Fecha del comienzo de la depreciación</i>
Maquinaria		78.500,—		} 1º de abril de 1949
Equipo de radio		93.000,—		
Baterías de alimentación . .		2.000,—		
Torres de antena y contrapesos		70.000,—		
Equipo radiosonda		70.165,—		
Equipo meteorológico		2.695,—		
Vehículos a motor		38.000,—		
Depósitos		25.000,—		
Máquinas de oficina		1.600,—		
Máquinas-herramientas y herramientas		22.400,—		
Edificios	291.000,—			
Botes a motor y botes de remos		13.600,—		
Cable blindado		6.000,—		
Gastos generales de construcción relativos a los edificios de estaciones			50.000,—	
Gastos adicionales del capital destinados a transporte . .			85.000,—	
TOTAL	291.000,—	422.960,—	135.000,—	

Estación de Kap Tobin

<i>Partida</i>	<i>Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Valor del equipo calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Gastos de construcción y de transporte</i>	<i>Fecha del comienzo de la depreciación</i>
Maquinaria		136.000,—		} 1º de abril de 1949
Equipo de radio		93.000,—		
Batería de alimentación . .		2.000,—		
Torres de antena y contrapesos		70.000,—		
Equipo radiosonda		70.165,—		
Equipo meteorológico		2.695,—		
Vehículos a motor		65.000,—		
Depósitos		150.000,—		
Máquinas-herramienta y herramientas				
Embarcaciones a motor y a remos		13.600,—		
Cable armado		11.500,—		
Edificios	608.000,—			
Equipo telefónico		15.000,—		
Gastos generales de construcción relativos a los edificios de las estaciones			75.000,—	
Gastos adicionales del capital destinados a transporte . .			100.000,—	
TOTAL	608.000,—	651.360,—	175.000,—	

Estación de Godhavn

Partida	Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)	Valor del equipo calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)	Gastos de construcción y de transporte	Fecha del comienzo de la depreciación
Maquinaria		136.000,—		} 1º de abril de 1949
Equipo de radio		184.000,—		
Torres de antena y contrapesos		70.000,—		
Torres receptoras		12.000,—		
Acumuladores		6.000,—		
Equipo telefónico		18.000,—		
Cable blindado y cajas de distribución		24.300,—		
Máquinas-herramientas y herramientas		34.000,—		
Vehículos a motor		46.000,—		
Material de oficina		2.000,—		
Edificios	322.000,—			
Gastos generales relativos a las construcciones de la estación			60.000,—	
Gastos adicionales del capital destinados a transporte			60.000,—	
TOTAL	322.000,—	532.300,—	120.000,—	

Estación de Godthaab

Partida	Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)	Valor del equipo calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)	Fecha del comienzo de la depreciación
Edificios	70.000,—		} 1º de abril de 1949
Equipo meteorológico		2.445,—	
Equipo de observación a gran altura		17.985,—	
TOTAL	70.000,—	20.430,—	

Estación de Prins Christianssund

<i>Partida</i>	<i>Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Fecha del comienzo de la depreciación</i>
Edificios . .	125.000,—	1º de abril de 1949

Estación de Thule

<i>Partida</i>	<i>Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Valor del equipo calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)</i>	<i>Gastos de construcción y de transporte</i>	<i>Fecha del comienzo de la depreciación</i>
Maquinaria		136.000,—		} 1º de abril de 1949
Equipo de radio		93.000,—		
Acumuladores		2.000,—		
Torres de antena y contrapesos		70.000,—		
Vehículos a motor		30.000,—		
Máquinas-herramientas y herramientas		22.400,—		
Embarcaciones a motor y a remo		14.000,—		
Cable blindado		2.000,—		
Contadores y otros instrumentos de ensayo		4.000,—		
Equipo telefónico		6.000,—		
Edificios	477.000,—			
Gastos generales relativos a las construcciones de la estación			60.000,—	
Gastos adicionales del capital destinados a transporte . .			40.000,—	
TOTAL	477.000,—	379.400,—	100.000,—	

Estación de Tingmiarmiut

Partida	Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)	Valor del equipo calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)	Gastos de construcción y de transporte	Fecha del comienzo de la depreciación
Maquinaria		78.500,—		1° de abril 1949
Equipo de radio.		93.000,—		
Baterías de alimentación . .		2.000,—		
Torres de antena y contrapesos.		70.000,—		
Equipo para las altas capas atmosféricas.		17.985,—		
Equipo meteorológico		2.445,—		
Vehículos a motor.		38.000,—		
Depósitos.		25.000,—		
Máquinas de oficina		1.600,—		
Máquinas-herramientas y herramientas		22.400,—		
Embarcaciones a motor y a remos		13.600,—		
Edificios	172.000,—			
Gastos generales de construcción relativos a los edificios de las estaciones.			50.000,—	
Gastos adicionales del capital destinados a transporte . .			85.000,—	
TOTAL	172.000,—	364.530,—	135.000,—	

Estación Upernavik

Partida	Valor de los edificios calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)	Valor del equipo calculado en coronas danesas (sujeto a verificación)	Gastos de construcción y de transporte	Fecha del comienzo de la depreciación	
Maquinaria		78.500,—		1° de abril de 1949	
Equipo de radio.		93.000,—			
Acumuladores		2.000,—			
Torres de antena y contrapesos.		70.000,—			
Equipo de observación a gran altura		17.985,—			
Equipo meteorológico		2.445,—			
Vehículos a motor.		27.000,—			
Material de oficina.		1.600,—			
Máquinas-herramientas y herramientas		22.400,—			
Edificios	246.000,—				
Gastos generales relativos a las construcciones de la estación.			40.000,—		
Gastos adicionales del capital destinados a transporte. .			45.000,—		
TOTAL	246.000,—	314.930,—	85.000,—		

III

NUEVOS SERVICIOS DE LORAN QUE SE INSTALARÁN EN LAS ISLAS FAROES

<i>Partida</i>	<i>Valor calculado en coronas danesas</i>
Transmisores LORAN Tipo - T - 137	273.543,57* * Incluso el coste de instalación calculado

IV

NUEVOS SERVICIOS A SUMINISTRAR EN GROENLANDIA

<i>Estación</i>	<i>Valor de los edificios calculado en coronas danesas</i>	<i>Valor del equipo calculado en coronas danesas</i>	<i>Fecha en que se espera termine la construcción y comience la depreciación de edificios y equipo</i>
<i>Thule</i>			
1 Casa	60.000,—		
1 Depósito de combustible. . .		50.000,—	1º de enero de 1951
<i>Godhavn</i>			
5 Casas	300.000,—		
1 Depósito de combustible. . .		75.000,—	1º de enero de 1951
<i>Danmarkshavn</i>			
Caminos e instalaciones de aterrizaje necesarias . . .		20.000,—	1º de enero de 1951
<i>Kap Tobin</i>			
Reforma del edificio principal	30.000,—		
2 Casas	120.000,—		1º de enero de 1951
<i>Kangerdlugssuak/Aputiteq</i>			
Estación completa	307.000,—	364.530,—	1º de enero de 1951
<i>Angmagssalik</i>			
Reforma del edificio principal	20.000,—		1º de enero de 1951
6 Casas	360.000,—		1º de enero de 1951
<i>Godthaab</i>			
1 Casa	60.000,—		1º de enero de 1951
<i>Upernavik</i>			
2 Casas	120.000,—		1º de enero de 1951

ANEXO III

EXPLOTACIÓN, MANTENIMIENTO Y GASTOS INDIRECTOS

Los cálculos y cuentas presentados por el Gobierno de Dinamarca sobre el coste de explotación y mantenimiento:

- 1) de la estación LORAN de Skuvanés
- 2) de las estaciones meteorológicas y de las estaciones de comunicaciones
 - a) Thule
 - b) Upernavik
 - c) Godhavn (instalaciones para comunicaciones solamente)
 - d) Gothaab
 - e) Prins Christianssund
 - f) Tingmiarmiut
 - g) Angmagssalik
 - h) Kangerdlugssuak/Aputiteq
 - i) Kap Tobin
 - j) Danmarkshavn

se basarán en los elementos enumerados en los Anexos II y III. Estos cálculos y cuentas se someterán, estación por estación. Dinamarca no incluirá en los cálculos de los costos de los Servicios, aduanas u otros derechos sobre equipos o materiales importados a Dinamarca, para aplicación directa y exclusiva a los efectos de este Arreglo.

Si en el año 1950 o en cualquier año posterior, el Gobierno de Dinamarca usara las estaciones de Groenlandia con fines comerciales, sus beneficios de este orden debieran calcularse teniendo en vista la inclusión de un crédito pertinente en las cuentas de ayuda colectiva.

PARTE A — EXPLOTACIÓN

I

Servicios Loran en las Islas Faroes

Los gastos correspondientes a Skuvanés y a Vaag se presentarán por separado.

1. *Salarios del personal de plantilla*

Los salarios establecidos periódicamente por el Gobierno de Dinamarca más subsidios tales como seguro social y de enfermedad, vacaciones, etc.

2. *Suministro de energía eléctrica*, a las tarifas asignadas al Gobierno de Dinamarca para servicios análogos. Si la energía se produce tanto en Skuvanés como en Vaag, el combustible consumido se cargará por separado para cada lugar.

3. *Transportes* a las tarifas más económicas posibles, incluyendo el coste del combustible y aceite consumido en el transporte del personal entre el campamento de Vaag y la estación.
4. *Gastos varios de explotación*
 - 4.1 Calefacción
 - 4.2 Limpieza
 - 4.3 Suministros varios.

II

Servicios en Groenlandia

1. *Salarios del personal de plantilla*

Los salarios establecidos periódicamente por el Gobierno de Dinamarca más subsidios tales como seguros social y de enfermedad, vacaciones, etc.
2. *Suministros y gastos generales de explotación*
 - 2.1 Combustible
 - 2.2 Provisiones
 - 2.3 Piezas de recambio
 - 2.4 Radiosondas, globos, transmisores, etc.
 - 2.5 Hidrógeno y demás productos consumibles.
3. *Transporte*
 - 3.1 a) Pasajeros
 - b) Carga.
4. Gastos necesarios imprevistos adicionales que el Consejo pueda aprobar.

PARTE B — MANTENIMIENTO

I

Servicios Loran en las Islas Faroes

1. *Salarios del personal de plantilla para el mantenimiento*

Se calcularán según se indica en el párrafo 1 de la Parte A (I) de este Anexo.
2. *Material utilizado en el mantenimiento*
 - 2.1 Antenas, líneas alimentadoras y accesorios exteriores pertenecientes a las mismas
 - 2.2 Sustitución de tubos de radio
 - 2.3 Material vario usado en los transmisores LORAN, receptores y equipo de radio en general
 - 2.4 Planta de energía (motores Diesel, generadores eléctricos, baterías de alimentación y existencia de combustible)

- 2.5 Material usado en la conservación de edificios (pintura, material de reparación, etc.)
 - 2.6 Material usado en la reparación de la carretera de Vaag a Skuvanés Head
 - 2.7 Material vario (vehículo, etc.)
3. *Mano de obra especial empleada* en el mantenimiento de equipo y servicios.

II

Servicios de Groenlandia

1. *Salarios del personal de plantilla para el mantenimiento*
Se calcularán según se indica en el párrafo 1 de la Parte A (II) de este Anexo.
2. *Material utilizado en el mantenimiento*
- 2.1 Maquinaria
 - 2.2 Equipo de radio
 - 2.3 Baterías
 - 2.4 Torres de antena y contrapesos
 - 2.5 Equipo de radiosonda
 - 2.6 Equipo meteorológico
 - 2.7 Vehículos
 - 2.8 Depósitos
 - 2.9 Edificios
 - 2.10 Botes a motor y botes de remo
 - 2.11 Cable blindado
 - 2.12 Equipo telefónico
3. *Mano de obra especial empleada* en el mantenimiento de equipos y servicios.

PARTE C — GASTOS INDIRECTOS

Servicios Loran en las Islas Faroes y servicios de Groenlandia

1. *Gastos generales diversos, incluso gastos de administración*
Para la administración de los servicios enumerados en el Anexo I, una tasa del diez por ciento sobre los gastos totales directos sobre los artículos enumerados en las Partes A y B de este Anexo.
2. *Depreciación de edificios permanentes*
- | | |
|---|-------|
| Edificios en DANMARKSHAVN, KAP TOBIN, ANGMAGSSALIK, GODT-HAAB, UPERNAVIK, THULE, GODHAVN, KANGERDLUGSSUAK/- | |
| APUTITEQ. | 5 % |
| TINGMIARMIUT. | 7 % |
| PRINS CHRISTIANSSUND. | 11 % |
| SKUVANES y VAAG | 6,6 % |
- por año sobre el valor indicado en el Anexo II.

3. *Depreciación del equipo*

Maquinaria	10 %
Transmisores	10 %
Antenas	10 %
Cables	5 %
Equipo técnico	10 %
Equipo meteorológico	5 %
Vehículos a motor.	20 %
Material de oficina	5 %
Botes a motor y botes a remos.	15 %

sobre el valor indicado en el Anexo II.

4. *Intereses*

Los intereses de los capitales invertidos en edificios y equipo no deben exceder del 4½ % anual del valor especificado en el Anexo II, tal como se reajuste por depreciación anual y teniendo en cuenta la renovación de equipo efectuada mediante los fondos previstos para depreciación.

5. *Seguro*

Las primas de seguros contra incendios para los edificios y equipos se han calculado, en el caso de los servicios de Groenlandia, en un 1,2 % anual del valor establecido para estos edificios y equipo.

ANNEX A

*Ratifications, accessions, prorogations, etc.,
concerning treaties and international agreements
registered
with the Secretariat of the United Nations*

ANNEXE A

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

ANNEX A

ANNEXE A

No. 52. CONSTITUTION¹ OF THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION. SIGNED AT LONDON, ON 16 NOVEMBER 1945

Nº 52. CONSTITUTION¹ DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE. SIGNÉE A LONDRES, LE 16 NOVEMBRE 1945

SIGNATURE

23 January 1950

SWEDEEN

ACCEPTANCES

Instruments deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on:

2 January 1950

GUATEMALA

10 January 1950

PANAMA

23 January 1950

SWEDEEN

31 March 1950

YUGOSLAVIA

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 1 May 1950.

SIGNATURE

23 janvier 1950

SUÈDE

ACCEPTATIONS

Instruments déposés auprès du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

2 janvier 1950

GUATEMALA

10 janvier 1950

PANAMA

23 janvier 1950

SUÈDE

31 mars 1950

YOUGOSLAVIE

Enregistrées le 1^{er} mai 1950 par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 4, page 275 ; Volume 18, page 383 ; Volume 21, page 336 ; Volume 34, page 382 ; Volume 43, page 336 and Volume 45, page 319.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 4, page 275 ; volume 18, page 383 ; volume 21, page 336 ; volume 34, page 383 ; volume 43, page 337 et volume 45, page 319.

No. 162. AGREEMENT SIGNED AT LONDON, ON 27 NOVEMBER 1946,¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE ROYAL SWEDISH GOVERNMENT RELATING TO AIR SERVICES, AND THE EXCHANGE OF NOTES, LONDON, 2 DECEMBER 1947, AND STOCKHOLM, 19 DECEMBER 1947,² MODIFYING THE ANNEX THERETO

EXCHANGE OF NOTES³ MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. STOCKHOLM, 13 MAY 1948 AND LONDON, 1 JUNE 1948

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

I

Trst 12, 12a Ka 836
L 1677/48
L 1775/48
HS/EB

Stockholm, May 13th 1948

Sir,

I have to refer to our previous correspondence about the routes to the United Kingdom to be operated by the Swedish Airlines Aktiebolaget Aerotransport after the strike having come to an end (my letter No. 0 700 of April 26th, 1948 and yours No. R 5465/45/II of May 7th, 1948) and to say that the Royal Board of Civil Aviation requests that, in accordance with Article 9 of the Agreement between the Government of Sweden and the Government of Great Britain relating to air services signed at London on 27th November 1946¹, Schedule II of the Annex to the Agreement may be modified by the addition of the following route:

(d) Gothenburg — Aalborg — London.

I am to suggest that if this proposal is acceptable to the Competent Aeronautical Authorities of the Government of Great Britain, this letter and your reply should be regarded as effecting the desired modification.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

Royal Board of Civil Aviation

(Signed) C. LJUNGBERG

Ministry of Civil Aviation,
Ariel House,
Strand,
London, W.C. 2.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 11, page 229.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 35, page 367.

³ Came into force on 1 June 1948 by the exchange of the said notes.

TRADUCTION — TRANSLATION

N° 162. ACCORD SIGNÉ A LONDRES, LE 27 NOVEMBRE 1946¹, ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI ET LE GOUVERNEMENT ROYAL DE SUÈDE RELATIF A DES SERVICES DE TRANSPORTS AÉRIENS, ET L'ÉCHANGE DE NOTES, LONDRES, 2 DÉCEMBRE 1947, ET STOCKHOLM, 19 DÉCEMBRE 1947², MODIFIANT L'ANNEXE DUDIT ACCORD

ECHANGE DE NOTES³ MODIFIANT L'ANNEXE A L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. STOCKHOLM, 13 MAI 1948, ET LONDRES, 1^{er} JUIN 1948

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

I

Trst 12, 12 a Ka 836
L 1677/48
L 1775/48
HS/EB

Stockholm, le 13 mai 1948

Monsieur,

Me référant à la correspondance que nous avons précédemment échangée au sujet des routes à destination du Royaume-Uni que l'entreprise de transports aériens suédoise *Aktiebolaget Aerotransport* exploitera lorsque la grève sera terminée (ma lettre n° 0 700 du 26 avril 1948 et votre lettre n° R 5465/45/II du 7 mai 1948), j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément aux dispositions de l'article 9 de l'Accord relatif aux services aériens conclu entre le Gouvernement de la Suède et le Gouvernement de la Grande-Bretagne et signé à Londres le 27 novembre 1946, le Conseil royal de l'aviation civile demande que le tableau II de l'annexe audit Accord soit modifié en y ajoutant la route suivante:

d) Goeteborg — Aalborg — Londres.

Si cette proposition rencontre l'agrément des autorités aéronautiques compétentes du Gouvernement de la Grande-Bretagne, je suggère que la présente lettre et votre réponse soient considérées comme effectuant la modification désirée.

Veuillez agréer, etc...

Pour le Conseil royal de l'aviation civile

(Signé) C. LJUNGBERG

Ministère de l'aviation civile
Ariel House
Strand
Londres (W.C.2.)

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 11, page 229.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 35, page 367.

³ Entré en vigueur le 1^{er} juin 1948 par l'échange desdites notes.

II

MINISTRY OF CIVIL AVIATION
ARIEL HOUSE
STRAND
LONDON W.C. 2.

Trst 12, Trst 12 a
L 2122/48
R. 5465/45/II

1 June 1948

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter No. Trst 12 Ka 836 of the 13th May, 1948 in which you state that the Royal Board of Civil Aviation requests that, in accordance with Article 9 of the Agreement between the Government of Sweden and the Government of Great Britain relating to air services signed at London on 27th November, 1946, Schedule II of the Annex to the Agreement may be modified by the addition of the following route: —

(d) Gothenburg — Aalborg — London.

2. In reply, I am to say that the Ministry of Civil Aviation agree to the proposed modification on the understanding that should the designated airline of the United Kingdom wish at some future date to operate a reciprocal service London — Aalborg — Gothenburg, rights for such a service including Fifth Freedom rights between Aalborg and Gothenburg will be granted. On this understanding, your letter of 13th May and this reply can be regarded as constituting the requisite agreement between the competent aeronautical authorities.

3. I understand that the Royal Swedish Board of Civil Aviation have no objection to modifying Schedule II of the Annex at a later date by the addition of the following route: —

London — Aalborg — Gothenburg

I am, Sir,

Your obedient servant,

(Signed) W. G. G. CRIBBETT
Deputy Secretary

The Director General
Royal Board of Civil Aviation
Stockholm, Sweden

II

MINISTÈRE DE L'AVIATION CIVILE
ARIEL HOUSE
STRAND
LONDRES (W.C. 2)

Trst 12, Trst 12 a
L 2422/48
R. 5465/45/II

Le 1^{er} juin 1948

Monsieur le Directeur général,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre n° Trst 12 Ka 836 du 13 mai 1948 par laquelle vous faites connaître que, conformément aux dispositions de l'article 9 de l'Accord relatif aux services aériens conclu entre le Gouvernement de la Suède et le Gouvernement de la Grande-Bretagne et signé à Londres le 27 novembre 1946, le Conseil royal de l'aviation civile demande que le tableau II de l'annexe audit Accord soit modifié en y ajoutant la route suivante:

d) Goeteborg — Aalborg — Londres.

2. J'ai l'honneur de vous faire connaître en réponse que le Ministère de l'aviation civile donne son accord à la modification proposée à la condition expresse que si une entreprise de transports aériens désignée du Royaume-Uni désire exploiter ultérieurement un service en sens opposé Londres — Aalborg — Goeteborg, les droits nécessaires à l'exploitation dudit service seront accordés, y compris les droits de cinquième liberté entre Aalborg et Goeteborg. A cette condition, votre lettre du 13 mai et la présente réponse peuvent être considérées comme constituant l'accord nécessaire entre les autorités aéronautiques compétentes.

3. Je considère que le Conseil royal suédois de l'aviation civile ne voit aucune objection à ce que le tableau II de l'annexe soit ultérieurement modifié en y ajoutant la route suivante:

Londres — Aalborg — Goeteborg.

Veuillez agréer, etc...

(Signé) W. G. G. CRIBBETT
Sous-Secrétaire

Monsieur le Directeur général
du Conseil royal de l'aviation civile
Stockholm (Suède)

EXCHANGE OF NOTES¹ MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. LONDON, 20 MAY AND 28 SEPTEMBER 1949

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

I

London the 20th May, 1949

No. 120.

1 Encl.

Sir,

I have the honour, acting on instructions, to solicit your kind assistance in the following matter: —

The Swedish Board of Civil Aviation have in a communication addressed to the Ministry for Foreign Affairs in Stockholm stated the desirability of the Scandinavian Airlines System, of which the Swedish air line S.I.L.A. is a partner, being permitted to make full commercial landings in Hamburg in the British occupied Zone of Germany on their regular Scandinavia — United States of America air service, and have requested the assistance of the Ministry for Foreign Affairs in presenting their application for permission to undertake such landings to the Department concerned of His Britannic Majesty's Government.

In view of this I should be very grateful if through your good offices this application on behalf of the Scandinavian Airlines System, to the granting of which my Government attach great importance, could be considered in a favourable light, and the enclosed proposed schedule of flights be approved by His Britannic Majesty's Government.

I beg leave to add that the granting of the permission applied for would entail an insertion to be made in the Route-Schedule to the Swedish-British Air Agreement of 1946, i.e. in Schedule II, Route (c): "Hamburg" to be inserted immediately before "Gander".

I understand similar notes have been addressed to you by the Danish and Norwegian Ambassadors.

I have the honour to be, with the highest consideration, Sir,

Your most obedient humble Servant,

(Signed) Gunnar HÄGGLÖF

The Right Honourable
Ernest Bevin, M.P.
etc., etc., etc.

¹ Came into force on 28 September 1949 by the exchange of the said notes.

ECHANGE DE NOTES¹ MODIFIANT L'ANNEXE A L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. LONDRES,
20 MAI ET 28 SEPTEMBRE 1949

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

I

Londres, le 20 mai 1949

N° 120

Pièce jointe

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur, d'ordre de mon Gouvernement, de faire appel à vos bons offices dans l'affaire suivante :

Dans une communication où il expose qu'il serait souhaitable que l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves, dont fait partie l'entreprise de transports aériens suédoise S.I.L.A., soit autorisée à faire des escales commerciales complètes à Hambourg, dans la zone d'occupation britannique en Allemagne, au cours de l'exploitation de son service aérien régulier entre la Scandinavie et les Etats-Unis d'Amérique, le Conseil suédois de l'aviation civile a demandé au Ministère des Affaires étrangères à Stockholm de bien vouloir s'entremettre pour présenter au Département intéressé du Gouvernement de Sa Majesté britannique une requête tendant à obtenir l'autorisation d'effectuer lesdites escales.

En considération de ce qui précède, je serais très reconnaissant à Votre Excellence de bien vouloir user de ses bons offices pour que la requête présentée au nom de l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves, et à la satisfaction de laquelle mon Gouvernement attache une grande importance, puisse faire l'objet d'un examen favorable, et que le Gouvernement de Sa Majesté britannique donne son approbation au projet du tableau de vols ci-joint.

Je me permettrai d'ajouter que l'octroi de l'autorisation demandée exigerait qu'il soit procédé à une insertion dans le tableau des routes annexées à l'accord aérien anglo-suédois de 1946, savoir que « Hambourg » soit ajouté immédiatement avant « Gander » sur la route c) du tableau II.

Je crois savoir que l'Ambassadeur du Danemark et l'Ambassadeur de Norvège ont adressé à Votre Excellence des notes d'une teneur identique à la présente.

Veillez agréer, etc...

(Signé) Gunnar HÄGGLÖF

Le Très Honorable
Ernest Bevin, M.P.
etc., etc., etc.

¹ Entré en vigueur le 28 septembre 1949 par l'échange desdites notes.

Timetable for the Scandinavian Airlines System's North Atlantic Flight No. 911

DC — 6

Effective May 16 — October 15, 1949

	GMT	ALT
Departure Stockholm	1200	1300
Arrival Copenhagen	1350	1450
Departure Copenhagen	1435	1535
*Arrival Hamburg	1535	1735
Departure Hamburg	1635	1835
Arrival Prestwick	1925	2025
Departure Prestwick	2040	2140
Arrival Gander	0630	0400
**Departure Gander	0730	0500
***Arrival New York	1230	0730

* Subject to authorities' approval.

** All local times one hour earlier up to May 8th.

*** ALT New-York — Eastern Standard Time.

II

FOREIGN OFFICE

No W 4737/75/802
RESTRICTED

Foreign Office, S.W.1., 28th September, 1949

Your Excellency,

I have the honour to refer to your Note 120 of 20th May, in which Your Excellency asked for favourable consideration to be given to the application of the Scandinavian Airlines System to make traffic stops at Hamburg when flying on the route between points in Scandinavia and Prestwick en route for the United States.

2. Careful consideration has been given by the competent authorities of His Majesty's Government to this request, in so far as the insertion of Hamburg as a traffic stop on the route specified might affect other services operated by British European Airways Corporation between Hamburg and the United Kingdom and by British Overseas Airways Corporation between the United Kingdom and North America. However, since Your Excellency's Note was written, Mr. D. H. Handover, chairman of the Scandinavian Airlines System Limited in London, has stated in writing to Sir George Cribbett, Deputy Secretary of the Ministry of Civil Aviation, that the Scandinavian Airlines System has no intention of picking up and setting down in Hamburg traffic destined for, or originating in, Prestwick.

Horaires du vol n° 911 au-dessus de l'Atlantique nord effectué par l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves

DC — 6

En vigueur du 16 mai au 15 octobre 1949

	GMT	ALT
Départ Stockholm	1200	1300
Arrivée Copenhague	1350	1450
Départ Copenhague	1435	1535
*Arrivée Hambourg	1535	1735
Départ Hambourg	1635	1835
Arrivée Prestwick	1925	2025
Départ Prestwick	2040	2140
Arrivée Gander	0630	0400
**Départ Gander	0730	0500
***Arrivée New-York	1230	0730

* Sous réserve de l'approbation des autorités.

** Toutes les heures locales en avance d'une heure jusqu'au 8 mai.

*** ALT New-York — Fuseau horaire de l'est.

II

FOREIGN OFFICE

N° W 4737/75/802
CONFIDENTIEL

Foreign Office (S.W.1)
Le 28 septembre 1949

Excellence,

J'ai l'honneur de me référer à la note 120 du 20 mai, par laquelle Votre Excellence a sollicité un examen favorable à la demande présentée par l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves tendant à obtenir l'autorisation de faire des escales commerciales à Hambourg au cours des vols à destination des Etats-Unis sur la route comprise entre des points situés en Scandinavie et Prestwick.

2. Les autorités compétentes du Gouvernement de Sa Majesté britannique ont examiné attentivement cette requête, notamment sous l'angle du préjudice que d'autres services exploités entre Hambourg et le Royaume-Uni par la *British European Airways Corporation* et entre le Royaume-Uni et l'Amérique du Nord par la *British Overseas Airways Corporation* pourraient subir du fait de l'inclusion d'une escale commerciale à Hambourg sur la route indiquée. Toutefois, postérieurement à la lettre de Votre Excellence, M. D. H. Handover, Président de l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves à Londres, a fait connaître par écrit à M. George Cribbett, Sous-Secrétaire au Ministère de l'aviation civile, que l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves n'a pas l'intention de charger et de décharger à Hambourg du trafic à destination ou en provenance de Prestwick.

3. I am therefore happy to inform Your Excellency that there would be no objection on the part of His Majesty's Government should the Scandinavian Airlines System exercise traffic rights at Hamburg when operating on the route Scandinavia-Hamburg-Prestwick-North America, provided that no rights are exercised on that sector of the route between Hamburg and Prestwick.

4. Notes similar to that addressed by Your Excellency on this matter have also been received from the Norwegian and Danish Ambassadors, and a reply is being addressed to them in identical terms with that of the present Note.

I have the honour to be, with the highest consideration,
Your Excellency's obedient servant,

(For Mr. Attlee)
(Signature illegible)

His Excellency
Monsieur Gunnar Hägglöf
etc., etc., etc.
29, Portland Place, W.1.

3. En conséquence, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le Gouvernement de Sa Majesté ne verrait aucune objection à ce que l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves exerce des droits de trafic à Hambourg au cours de l'exploitation de la route Scandinavie — Hambourg — Prestwick — Amérique du Nord, à condition qu'aucun droit ne soit exercé sur la partie de la route comprise entre Hambourg et Prestwick.

4. Des notes d'une teneur identique à la note de Votre excellence ont également été reçues de l'Ambassadeur de Norvège et de l'Ambassadeur du Danemark; elles font l'objet d'une réponse conçue en termes similaires à ceux de la présente note.

Veuillez agréer, etc...

Pour M. Attlee:
(Signé) illisible

Son Excellence
Monsieur Gunnar Hägglöf
etc., etc., etc.
29, Portland Place (W.1.)

No. 186. PROTOCOL¹, SIGNED AT LAKE SUCCESS, NEW YORK, ON 11 DECEMBER 1946, AMENDING THE AGREEMENTS, CONVENTIONS AND PROTOCOLS ON NARCOTIC DRUGS, CONCLUDED AT THE HAGUE ON 23 JANUARY 1912, AT GENEVA ON 11 FEBRUARY 1925 AND 19 FEBRUARY 1925 AND 13 JULY 1931, AT BANGKOK ON 27 NOVEMBER 1931 AND AT GENEVA ON 26 JUNE 1936

Nº 186. PROTOCOLE¹, SIGNÉ A LAKE SUCCESS, NEW-YORK, LE 11 DÉCEMBRE 1946, AMENDANT LES ACCORDS, CONVENTIONS ET PROTOCOLES SUR LES STUPÉFIANTS, CONCLUS A LA HAYE, LE 23 JANVIER 1912, A GENÈVE, LES 11 ET 19 FÉVRIER 1925 ET LE 13 JUILLET 1931, A BANGKOK, LE 27 NOVEMBRE 1931 ET A GENÈVE, LE 26 JUIN 1936

RATIFICATION

Instrument deposited on:

24 April 1950

NICARAGUA

RATIFICATION

Instrument déposé le:

24 avril 1950

NICARAGUA

No. 221. CONSTITUTION² OF THE WORLD HEALTH ORGANIZATION. SIGNED AT NEW YORK, ON 22 JULY 1946

Nº 221. CONSTITUTION² DE L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. SIGNÉE A NEW-YORK, LE 22 JUILLET 1946

RATIFICATION

Instrument deposited on:

24 April 1950

NICARAGUA

RATIFICATION

Instrument déposé le:

24 avril 1950

NICARAGUA

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 12, pages 179 and 418 to 420; Volume 14, page 492; Volume 15, page 446; Volume 18, page 385; Volume 19, page 328; Volume 26, page 398; Volume 27, page 401; Volume 31, page 479; Volume 42, page 355; Volume 43, page 338 and Volume 51, page 322.

² United Nations, *Treaty Series*, Volume 14, page 185; Volume 15, page 447; Volume 16, page 364; Volume 18, page 385; Volume 23, page 312; Volume 24, page 320; Volume 26, page 413; Volume 27, page 402; Volume 29, page 412; Volume 31, page 480; Volume 44, page 339 and Volume 45, page 326.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 12, page 179 et 418 à 420; volume 14, page 492; volume 15, page 446; volume 18, page 385; volume 19, page 328; volume 26, page 398; volume 27, page 401; volume 31, page 479; volume 42, page 355; volume 43, page 338 et volume 51, page 322.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 14, page 185; volume 15, page 447; volume 16, page 364; volume 18, page 385; volume 23, page 312; volume 24, page 320; volume 26, page 413; volume 27, page 402; volume 29, page 412; volume 31, page 480; volume 44, page 339 et volume 45, page 326.

No. 296. MEMORANDUM¹ OF UNDERSTANDING RELATIVE TO APPLICATION TO THE WESTERN SECTORS OF BERLIN OF THE AGREEMENT ON MOST-FAVOUR-ED-NATION TREATMENT FOR AREAS OF WESTERN GERMANY UNDER MILITARY OCCUPATION. SIGNED AT ANNECY, ON 13 AUGUST 1949

SIGNATURE

24 April 1950

PAKISTAN

No 296. MÉMORANDUM¹ D'ACCORD PORTANT APPLICATION AUX SECTEURS OUEST DE BERLIN DE L'ACCORD RELATIF AU TRAITEMENT GÉNÉRAL DE LA NATION LA PLUS FAVORISÉE CONCERNANT LES ZONES D'OCCUPATION MILITAIRE DE L'ALLEMAGNE OCCIDENTALE. SIGNÉ A ANNECY, LE 13 AOUT 1949

SIGNATURE

24 avril 1950

PAKISTAN

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 42, page 356 ; Volume 43, page 339 ; Volume 44, page 340 and Volume 46, page 350.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 42, page 356 ; volume 43, page 339 ; volume 44, page 340 et volume 46, page 350.

No. 414. AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF SWEDEN FOR AIR SERVICES BETWEEN CANADIAN AND SWEDISH TERRITORIES. SIGNED AT OTTAWA, ON 27 JUNE 1947

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT² SUPPLEMENTING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. OTTAWA, 27 AND 28 JUNE 1947

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

I

LEGATION OF SWEDEN
OTTAWA

Ottawa, June 27, 1947

Sir,

With reference to the Air Transport Agreement between Sweden and Canada of June 27, 1947¹, Article 2, I have the honour to inform you that the Swedish Government has designated Svensk Interkontinental Lufttrafik A.B. as a partner in the Scandinavian Airlines System as the designated airline to exercise the rights granted under this Agreement. As the Canadian Government is aware, Scandinavian Airlines System is an organization operated jointly by Svensk Interkontinental Lufttrafik A.B., Det Norske Luftfartselskap AS and Det Danske Luftfartselskab AS in accordance with Articles 77-79 of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December 1944.³

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 Danish participation in the Scandinavian Airlines System as equivalent to the Swedish participation

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 27, page 313.

² Came into force on 28 June 1947 by the exchange of the said notes.

³ 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° 414. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA SUÈDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LES TERRITOIRES DU CANADA ET DE LA SUÈDE. SIGNÉ A OTTAWA, LE 27 JUIN 1947

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD² COMPLÉTANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. OTTAWA, 27 ET 28 JUIN 1947

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

I

LÉGATION DE SUÈDE
OTTAWA

Ottawa, le 27 juin 1947

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Me référant à l'article 2 de l'Accord relatif aux services aériens conclu le 27 juin 1947¹ entre la Suède et le Canada, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement suédois a désigné la compagnie *Svensk Interkontinental Lufttrafik A.B.*, en tant que membre de l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves, comme devant être l'entreprise de transports aériens désignée pour exercer les droits accordés en vertu dudit Accord. Le Gouvernement canadien n'ignore pas que l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves est une organisation exploitée en commun par les compagnies *Svensk Interkontinental Lufttrafik A.B.*, *Det Norske Luftfartselskap AS* et *Det Danske Luftfartselskab AS*, conformément aux dispositions des articles 77 à 79 de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.³

Il est entendu que l'organisation d'exploitation en commun sera reconnue par le Gouvernement canadien et que l'autorisation voulue sera accordée en vue de l'exploitation des services conformément aux dispositions de l'Accord précité.

Il est entendu en outre qu'aux fins de la réalisation des conditions relatives à la propriété nationale et au contrôle effectif de l'entreprise de transports aériens

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 27, page 313.

² Entré en vigueur le 28 juin 1947 par l'échange desdites notes.

³ 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.

for the purposes of meeting the requirements of national ownership and effective control of the designated airline under Article 6 of the Agreement.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

(Signed) Per WIJKMAN
Minister of Sweden

The Secretary of State
for External Affairs
Ottawa

II

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS, OTTAWA

Ottawa, June 28, 1947

Sir,

I have the honour to refer to your note of June 27th, in which you state that Svensk Interkontinental Lufttrafik A.B., as a partner in the Scandinavian Airlines System, has been designated by the Swedish Government to exercise the rights granted under the Air Transport Agreement between Canada and Sweden of June 27th, 1947. 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 Danish participation in the Scandinavian Airlines System as equivalent to Swedish participation for the purpose of meeting the requirements of national ownership and effective control in accordance with Article 6 of the Agreement.

Accept, Sir, the renewed, assurances of my highest consideration.

(Signed) L. B. PEARSON
for Secretary of State for External Affairs

His Excellency
Per Wijkman
Minister of Sweden
720 Manor Road
Ottawa

désignée en vertu des dispositions de l'article 6 de l'Accord, le Gouvernement canadien accepte de considérer comme équivalant à la participation suédoise, la participation norvégienne et la participation danoise dans l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

(Signé) Per WIJKMAN
Ministre de Suède

Le Secrétaire d'Etat
aux Affaires extérieures
Ottawa

II

DÉPARTEMENT DES AFFAIRES EXTÉRIEURES, OTTAWA

Ottawa, le 28 juin 1947

Monsieur le Ministre,

Me référant à la note en date du 27 juin dans laquelle vous déclarez que la compagnie *Svensk Interkontinental Lufttrafik A.B.*, en tant que membre de l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves, a été désignée par le Gouvernement suédois pour exercer les droits accordés en vertu de l'accord relatif aux services aériens conclu le 27 juin 1947 entre le Canada et la Suède, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement canadien est disposé à reconnaître que les services prévus dans l'Accord seront exploités par l'organisation d'exploitation en commun visée dans votre note.

Je tiens en outre à vous faire savoir qu'aux fins de la réalisation des conditions relatives à la propriété nationale et au contrôle effectif conformément aux dispositions de l'article 6 de l'Accord, le Gouvernement canadien accepte de considérer la participation actuelle, tant norvégienne que danoise, dans l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves comme équivalant à la participation suédoise.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

(Signé) L. B. PEARSON
Pour le Secrétaire d'Etat
aux Affaires extérieures

Son Excellence
Monsieur Per Wijkman
Ministre de Suède
720 Manor Road
Ottawa

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. OTTAWA, 30 JUNE AND 5 JULY 1949

Official text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

I

LEGATION OF SWEDEN
OTTAWA

Trst 6 L 2562/49

Ottawa, June 30, 1949

Sir,

With further reference to our correspondence regarding the traffic rights at Gander I have the honour to confirm, acting upon instructions from my Government, that the Swedish Airlines, operating in the pooled traffic of the Scandinavian Airlines System, are not yet in a position to exercise their traffic rights at Montreal.

I should therefore suggest that section 2 of the Annex to the agreement between Sweden and Canada for air services between Swedish and Canadian territories, signed at Ottawa, June 27, 1947, be amended to read for the time being as follows.

“The route to be operated by the designated airline of the Government of Sweden shall be: —

“Stockholm via intermediate points to Gander and to points in countries beyond — in both directions”.

If the Canadian Government is prepared to accept this proposal, I have the honour to suggest that the present note and your reply thereto shall constitute an agreement between the two Governments, which shall take effect on July 1, 1949.

Accept, Sir, the renewed assurances of my highest consideration.

(Signed) Per WIJKMAN
Minister of Sweden

The Secretary of State
for External Affairs
Ottawa

¹ Came into force on 5 July 1949 by the exchange of the said notes.

ECHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ MODIFIANT L'ANNEXE A L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. OTTAWA, 30 JUIN ET 5 JUILLET 1949

Texte officiel anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

I

LÉGATION DE SUÈDE
OTTAWA

Trst 6 L 2562/49

Ottawa, le 30 juin 1949

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Me référant à nouveau à la correspondance que nous avons échangée au sujet des droits de trafic à Gander, j'ai l'honneur de confirmer, d'ordre de mon Gouvernement, que les entreprises de transports aériens suédoises qui prennent part à l'exploitation en pool des services de l'Association des entreprises de transports aériens scandinaves ne sont pas encore en mesure d'exercer leurs droits de trafic à Montréal.

En conséquence, je propose que le paragraphe 2 de l'annexe de l'Accord relatif aux services aériens entre les territoires de la Suède et du Canada, conclu entre la Suède et le Canada et signé à Ottawa le 27 juin 1947, soit provisoirement modifié comme suit :

« La route à exploiter par l'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de la Suède sera la suivante :

« De Stockholm, via des points intermédiaires, à Gander et à des points dans des pays situés au-delà, dans les deux sens. »

Si la présente proposition rencontre l'agrément du Gouvernement canadien, j'ai l'honneur de suggérer que la présente note et votre réponse constituent un accord entre les deux Gouvernements, lequel prendra effet le 1^{er} juillet 1949.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

(Signé) Per WIJKMAN
Ministre de Suède

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Affaires extérieures
Ottawa

¹ Entré en vigueur le 5 juillet 1949 par l'échange desdites notes.

II

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
CANADA

Trst 6 L 2562/49
Legation of Sweden
Ottawa
No. 37

Ottawa, July 5, 1949

Excellency:

I have the honour to refer to your Note of June 30th, 1949, in which you propose that there should be an amendment to the Agreement for Air Services between Sweden and Canada, signed on June 27th, 1947.

The appropriate Canadian authorities concur in your suggestion that Section 2 of the Annex to the Agreement between Sweden and Canada for Air Services between Swedish and Canadian Territories, signed at Ottawa June 27th, 1947, be amended to read, for the time being, as follows:

“The route to be operated by the designated airline of the Government of Sweden shall be: —

“Stockholm via intermediate points to Gander and to points in countries beyond — in both directions”.

I confirm that your Note and this reply thereto shall constitute an agreement between the two countries and shall take effect on July 1st, 1949.

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

(Signed) A. D. P. HEENEY
for the Secretary of State for External Affairs

His Excellency
Per Wijkman
Swedish Minister to Canada
720 Manor Road
Rockcliffe Park, Ottawa

II

DÉPARTEMENT DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
DU CANADA

Trst 6 L 2562/49
Légation de Suède
Ottawa
N° 37

Ottawa, le 5 juillet 1949

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à la note du 30 juin 1949 dans laquelle vous proposez qu'une modification soit apportée à l'accord relatif aux services aériens conclu entre la Suède et le Canada et signé le 27 juin 1947.

Les autorités canadiennes compétentes donnent leur agrément à la proposition tendant à ce que le paragraphe 2 de l'annexe de l'Accord relatif aux services aériens entre les territoires de la Suède et du Canada, conclu entre la Suède et le Canada et signé à Ottawa le 27 juin 1947, soit provisoirement modifié comme suit :

« La route à exploiter par l'entreprise de transports aériens désignée par le Gouvernement de la Suède sera la suivante :

« De Stockholm, via des points intermédiaires, à Gander et à des points dans des pays situés au-delà dans les deux sens. »

Je confirme que votre note et la présente réponse constitueront un accord entre les deux pays, lequel prendra effet le 1^{er} juillet 1949.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances renouvelées de ma très haute considération.

(Signé) A. D. P. HEENEY
Pour le Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures

Son Excellence
Monsieur Per Wijkman
Ministre de Suède au Canada
720 Manor Road
Rockcliffe Park, Ottawa

N° 683. ACCORD¹ ENTRE LA TCHÉCOSLOVAQUIE ET LA SUÈDE SUR LES SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ A STOCKHÖLM, LE 15 OCTOBRE 1947

ECHANGE DE NOTES² MODIFIANT L'ANNEXE A L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. STOCKHOLM, 11 FÉVRIER 1948 ET PRAGUE, 11 MARS 1948

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

I

Trst 29 b Ka 257
/EB

Stockholm, le 11 février 1948

Monsieur le Directeur,

Par sa Note verbale en date du 21 janvier 1948, transmise à la Direction royale de l'aéronautique civile par l'intermédiaire du Ministère des affaires étrangères de la Suède, la Légation de Tchécoslovaquie à Stockholm avait bien voulu exprimer certains désirs concernant le trafic futur des lignes aériennes tchécoslovaques (Ceskoslovenske Aerolinie) vers et à travers la Suède. Ci-dessous, j'ai l'honneur de citer la partie suivante de la Note en question :

« Les lignes aériennes tchécoslovaques (Ceskoslovenske Aerolinie) désirant établir le service aérien sur la ligne Praha-Copenhague-Göteborg-Oslo, dans les deux directions, la Légation de la République Tchécoslovaque a l'honneur de s'adresser au Ministère Royal des Affaires Etrangères avec la prière de bien vouloir accorder l'autorisation nécessaire. Dans le cas affirmatif les lignes aériennes tchécoslovaques renonceraient à l'exploitation de l'escale Göteborg sur la ligne Praha-Stockholm visée dans la Section I de l'Annexe de l'Accord entre la Suède et la Tchécoslovaquie sur les services aériens en vigueur. »

En vue de ce qui précède, j'ai l'honneur de vous faire savoir que la Direction Royale n'a pas d'objections à ce que les modifications correspondantes soient apportées à l'Annexe de l'Accord entre la Suède et la Tchécoslovaquie, signé le 15 octobre 1947.¹

La Direction Royale a donc l'honneur de proposer que le p. 1 de la Section I de l'Annexe ait, à l'avenir, la teneur suivante :

1. Praha — Copenhague — Göteborg — Oslo.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, volume 44, page 149.

² Entré en vigueur le 11 mars 1948 par l'échange desdites notes.

TRANSLATION — TRADUCTION

No. 683. AGREEMENT¹ BETWEEN CZECHOSLOVAKIA AND SWEDEN
ON AIR SERVICES. SIGNED AT STOCKHOLM, ON 15 OCTOBER 1947

EXCHANGE OF NOTES² MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. STOCKHOLM, 11 FEBRUARY 1948 AND PRAGUE, 11 MARCH 1948

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

I

Trst 29 b Ka 257
/EB

Stockholm, 11 February 1948

Sir,

By verbal note dated 21 January 1948, transmitted to the Royal Department of Civil Aviation through the Swedish Ministry of Foreign Affairs, the Czechoslovak Legation in Stockholm was good enough to express certain wishes concerning the future traffic of the Czechoslovak airlines (Ceskoslovenske Aerolinie) to and across Sweden. I have the honour to reproduce below the part of the note in question:

“The Czechoslovak airlines (Ceskoslovenske Aerolinie), wishing to establish air services on the Prague-Copenhagen-Gothenburg-Oslo route, in both directions, the Legation of the Czechoslovak Republic has the honour to request the Royal Ministry of Foreign Affairs to be so good as to grant the necessary authorization. If the authorization is granted, the Czechoslovak airlines will cease to use Gothenburg as a port of call on the Prague-Stockholm route referred to in Section I of the Annex to the Agreement between Sweden and Czechoslovakia on the air services in force.”

In view of the foregoing, I have the honour to inform you that the Royal Department has no objection to the corresponding modifications being made in the Annex to the Agreement between Sweden and Czechoslovakia, signed on 15 October 1947¹.

Accordingly, the Royal Department has the honour to propose that paragraph 1 of Section I of the Annex should henceforth read as follows:

1. Prague-Copenhagen-Gothenburg-Oslo.

¹ United Nations, *Treaty Series*, Volume 44, page 149.

² Came into force on 11 March 1948 by the exchange of the said notes.

La présente lettre et celle que vous voudrez bien me faire parvenir serviront à constater l'accord intervenu à ce sujet entre nos deux autorités aéronautiques.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma haute considération.

(Signé) C. LJUNGBERG
Directeur général

A la Direction de l'Aviation Civile
Ministère des Communications
Rasino Nabrezi
Praha

II

MINISTÈRE TCHÉCOSLOVAQUE DES COMMUNICATIONS DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

Trst 29 b L 1290/48
74/14 — L/5 — 1948
Réf.: Trst 29 b Ka 257.

Praha, le 11 mars 1948

Monsieur le Directeur,

Ayant pris bonne note de votre lettre susindiquée en date du 11 février dernier, le Ministère des Communications /Direction de l'Aviation Civile/ a l'honneur de vous confirmer que l'accord est intervenu au sujet de la modification de la ligne 1/ mentionnée à la Section I /Section II de l'alternat tchécoslovaque/ de l'Annexe à l'Accord entre la Tchécoslovaquie et la Suède sur les services aériens, signé le 15 octobre 1947, qui aura désormais la teneur suivante:

1. Praha — Copenhague — Göteborg — Oslo.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma haute considération.

(Signé) Gén. V. STANOVSKY
Directeur de l'Aviation civile tchécoslovaque

A la Direction Royale de l'Aéronautique Civile
Stockholm
Suède

The present letter and your reply thereto will serve to confirm the Agreement concluded on this subject between our aeronautical authorities.

I have the honour to be etc.

(Signed) C. LJUNGBERG
Director-General

To the Department of Civil Aviation
Ministry of Communications
Rasino Nabrezi
Prague

II

MINISTRY OF COMMUNICATIONS OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION

Trst 29 b L 1290/48
74/14 — L/5 — 1948
Ref.: Trst 29 b Ka 257.

Prague, 11 March 1948

Sir,

The Ministry of Communications, Department of Civil Aviation, has noted your letter dated 11 February last (reference as above) and has the honour to confirm that Agreement has been reached on the subject of the amendment to Route No. 1 referred to in Section I (Section II for the Czechoslovak clause) of the Annex to the Agreement between Czechoslovakia and Sweden on air services, signed on 15 October 1947, which will henceforward read as follows:

1. Prague-Copenhagen-Gothenburg-Oslo.

I have the honour to be etc.

(Signed) General V. STANOVSKY
Director of Czechoslovak Civil Aviation

To the Royal Department of Civil Aviation
Stockholm
Sweden

ECHANGE DE NOTES¹ MODIFIANT L'ANNEXE A L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. STOCKHOLM,
5 NOVEMBRE 1949 ET PRAGUE, 22 DÉCEMBRE 1949

Texte officiel français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 1^{er} mai 1950.

I

UD

ABA

Trst 32a, 18a

Trst 29 Ka 1455

L 3033/49 HS/GA

Stockholm, le 5 novembre 1949

Messieurs,

J'ai l'honneur de me référer à la Note No. 4419/49 du 27 août 1949 que la Légation de Tchécoslovaquie à Stockholm avait bien voulu adresser au Ministère Royal des Affaires Etrangères au sujet de la modification de l'Annexe à l'Accord sur les services aériens entre la Suède et la Tchécoslovaquie.

En réponse, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de la Direction de l'Aviation Civile que la Direction Royale de l'Aéronautique Civile est d'accord qu'on procède à la modification proposée dans la Note susmentionnée, qui donnerait au tableau des lignes l'aspect suivant:

Suède:

1. Stockholm-/Copenhague-Berlin/-Prague-Beograd.
2. Stockholm-/Copenhague-Berlin/-Prague-Vienne-Milano-Rome.

Tchécoslovaquie:

1. Prague-/Berlin-Copenhague/-Stockholm-Helsinki.
2. Prague-/Berlin-Copenhague/-Göteborg-Oslo.

à condition, toutefois, qu'il reste sous-entendu que les entreprises de navigation aérienne des deux pays pourront jouir des 3^e et 4^e libertés pour leur trafic entre Stockholm et Prague, sans que cette route fasse l'objet d'une remarque spéciale.

Si la Direction de l'Aviation civile consent aux propositions exposées ci-dessus, la présente lettre et celle que vous voudrez bien me faire parvenir serviront à constater l'accord intervenu à ce sujet entre nos deux autorités aéronautiques, les modifications devant entrer en vigueur à la date où votre lettre me sera parvenue.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma parfaite considération.

(Signé) Tord ANGSTRÖM
Directeur Général a.i.

A la Direction de l'aviation civile
Ministère des communications
Rasino Nabrezi
Praha

¹ Entré en vigueur le 22 décembre 1949 par l'échange desdites notes.

EXCHANGE OF NOTES¹ MODIFYING THE ANNEX TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. STOCKHOLM, 5 NOVEMBER 1949 AND PRAGUE, 22 DECEMBER 1949

Official text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 1 May 1950.

I

UD

ABA

Trst 32a, 18a

Trst 29 Ka 1455

L 3033/49 HS/GA

Stockholm, 5 November 1949

Sirs,

I have the honour to refer to Note No. 4419/49 of 27 August 1949 from the Czechoslovak Legation in Stockholm kindly sent to the Royal Ministry of Foreign Affairs on the subject of the amendment to the Annex to the Agreement on air services between Sweden and Czechoslovakia.

In reply, I have the honour to inform you that the Royal Department of Civil Aviation consents to the amendment proposed in the said Note; accordingly, the description of the routes will read as follows:

Sweden:

1. Stockholm-/Copenhagen-Berlin/-Prague-Belgrade.
2. Stockholm-/Copenhagen-Berlin/-Prague-Vienna-Milan-Rome.

Czechoslovakia:

1. Prague-/Berlin-Copenhagen/-Stockholm-Helsinki.
2. Prague-/Berlin-Copenhagen/-Gothenburg-Oslo.

Nevertheless, it is a condition to this consent that it remains tacitly agreed that the airlines of both countries will be able to enjoy the further rights (set forth in the last and penultimate paragraphs of Sections I and II of the Annex) in respect of their traffic between Stockholm and Prague, even though this route is not expressly referred to.

If you agree to the above proposals, the present letter and your answer will serve to confirm the Agreement concluded on the subject between our aeronautical authorities, the amendments to come into force on the date on which your letter reaches me.

I have the honour to be etc.

(Signed) Tord ANGSTRÖM
Director-General *ad interim*

To the Department of Civil Aviation
Ministry of Communications
Rasino Nabrezi
Prague

¹ Came into force on 22 December 1949, by the exchange of the said notes.

II

MINISTERSTVO DOPRAVY REPUBLIKY CESKOSLOVENSKE

Ministère des Communications
de la République Tchécoslovaque

Czechoslovak Ministry
of Transport

Trst 29 Ka 1455 du 5-XI 49 M 15.217/1949 A II/3
Trst 29
L 0072/50

Praha, le 22 décembre 1949

Messieurs,

Ayant pris bonne note de votre lettre susindiquée, le Ministère des Communications a l'honneur de vous confirmer que l'accord est intervenu au sujet de la modification des lignes aériennes indiquées aux Sections I et II de l'Annexe à l'Accord entre la Tchécoslovaquie et la Suède sur les services aériens, signé le 15 octobre 1947.

Les lignes ainsi convenues sont les suivantes:

Tchécoslovaquie:

1. Prague-/Berlin-Copenhague/-Stockholm-Helsinki,
2. Prague-/Berlin-Copenhague/-Gothenbourg-Oslo.

Suède:

1. Stockholm-/Copenhague-Berlin/-Prague-Beograd,
2. Stockholm-/Copenhague-Berlin/-Prague-Vienne-Milan-Rome.

Il est entendu que les entreprises de navigation aérienne des deux pays jouiront des 3^e et 4^e libertés pour leur trafic entre Prague et Stockholm, sans que cette ligne soit indiquée expressément à l'Annexe dudit Accord.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.

Le Vice-Ministre
(Signé) JURA

A la Direction Royale
de l'Aéronautique Civile
Stockholm
Suède

II

MINISTRY OF COMMUNICATIONS OF THE CZECHOSLOVAK REPUBLIC

Trst 29 Ka 1455 of 5 November 1949 M 15.217/1949 A II/3
Trst 29
L 0072/50

Prague, 22 December 1949

Sirs,

The Ministry of Communications has noted your above-mentioned letter and has the honour to confirm that agreement had been reached on the subject of the modification of the air routes referred to in Sections I and II of the Annex to the Agreement between Czechoslovakia and Sweden on air services, signed on 15 October 1947.

The routes thus agreed upon are as follows:

Czechoslovakia:

1. Prague-/Berlin-Copenhagen/-Stockholm-Helsinki
2. Prague-/Berlin-Copenhagen/-Gothenburg-Oslo.

Sweden:

1. Stockholm-/Copenhagen-Berlin/-Prague-Belgrade
2. Stockholm-/Copenhagen-Berlin/-Prague-Vienna-Milan-Rome.

It is understood that the airlines of both countries will enjoy the further rights (set forth in the last and penultimate paragraphs of Sections I and II of the Annex) in respect of their traffic between Prague and Stockholm, even though this route is not expressly referred to in the Annex to the said Agreement.

I have the honour to be etc.

(Signed) JURA
Vice-Minister

To the Royal Department
of Civil Aviation
Stockholm
Sweden

N O T E

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 April 1950 to 1 May 1950.

It contains no Annex C, as no certified statement regarding subsequent action affecting a treaty registered with the League of Nations had reached the Secretariat from 19 April 1950 to 1 May 1950.

N O T E

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 avril 1950 au 1^{er} mai 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 Secrétariat du 19 avril 1950 au 1^{er} mai 1950.

