



Treaty Series

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

VOLUME 1236

Recueil des Traités

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

United Nations • Nations Unies
New York, 1991

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

VOLUME 1236

1981

1. Nos. 19943-19961

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered from 19 June 1981 to 24 June 1981*

	<i>Page</i>
No. 19943. Switzerland and Kenya	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Nairobi on 21 November 1978	3
No. 19944. Switzerland and Mauritania:	
Agreement relating to airline traffic (with annexed route schedules). Signed at Nouakchott on 13 March 1979	21
No. 19945. Federal Republic of Germany and Israel:	
Air Transport Agreement (with exchanges of notes). Signed at Bonn on 12 February 1971	39
No. 19946. Federal Republic of Germany and Jamaica:	
Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed at Kingston on 6 November 1975	79
No. 19947. Cuba and Canada:	
Agreement on hijacking of aircraft and vessels and other offenses. Signed at Ottawa on 15 February 1973	
Exchange of notes constituting an agreement extending the above-mentioned Agreement. Havana, 3 October 1979	109
No. 19948. Cuba and Venezuela:	
Agreement on hijacking of aircraft and vessels and other offences. Signed at Havana on 6 July 1973	
Exchange of notes constituting an agreement extending the above-mentioned Agreement. Caracas, 19 June 1979	121
No. 19949. Cuba and Colombia:	
Agreement relating to hijacking of aircraft and vessels and other offences. Signed at Bogotá on 22 July 1974	133

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

VOLUME 1236

1981

I. N^{os} 19943-19961

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés du 19 juin 1981 au 24 juin 1981*

	<i>Pages</i>
N^o 19943. Suisse et Keuya :	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Nairobi le 21 novembre 1978	3
N^o 19944. Suisse et Mauritanie :	
Accord relatif au trafic aérien de lignes (avec tableaux de routes annexés). Signé à Nouakchott le 13 mars 1979	21
N^o 19945. République fédérale d'Allemagne et Israël :	
Accord relatif aux transports aériens (avec échanges de notes). Signé à Bonn le 12 février 1971	39
N^o 19946. République fédérale d'Allemagne et Jamaïque :	
Accord relatif aux transports aériens (avec échange de notes). Signé à Kingston le 6 novembre 1975	79
N^o 19947. Cuba et Canada :	
Accord relatif aux détournements d'avions, de vaisseaux et à d'autres infractions. Signé à Ottawa le 15 février 1973	
Échange de notes constituant un accord prorogeant l'Accord susmentionné. La Havane, 3 octobre 1979	109
N^o 19948. Cuba et Venezuela :	
Accord relatif aux détournements d'avions et de navires et à d'autres infractions. Signé à La Havane le 6 juillet 1973	
Échange de notes constituant un accord prorogeant l'Accord susmentionné. Caracas, 19 juin 1979	121
N^o 19949. Cuba et Colombie :	
Accord relatif aux détournements d'avions et de navires et à d'autres infractions. Signé à Bogotà le 22 juillet 1974	133

	<i>Page</i>
No. 19950. Netherlands and Uruguay:	
Air Transport Agreement (with annexes). Signed at The Hague on 21 November 1979	141
No. 19951. Singapore and Nauru:	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 29 April 1980	181
No. 19952. Singapore and German Democratic Republic:	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 19 June 1980	197
No. 19953. Singapore and Papua New Guinea:	
Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 2 September 1980	215
No. 19954. Denmark and Zambia:	
Agreement on a Danish Government loan to Zambia (with annexes and exchange of letters). Signed at Lusaka on 16 June 1980	231
No. 19955. Denmark and Sudan:	
Agreement on a Danish Government loan to the Democratic Republic of the Sudan (with annexes and exchange of letters). Signed at Khartoum on 1 July 1980	245
No. 19956. Denmark and Burma:	
Agreement on a Danish Government loan to the Socialist Republic of the Union of Burma (with annexes and exchange of letters). Signed at Rangoon on 18 August 1980	259
No. 19957. Denmark and Senegal:	
Loan Agreement concerning a loan by the Kingdom of Denmark to the Republic of Senegal (with annexes and exchange of letters). Signed at Copenhagen on 21 August 1980	273
No. 19958. Denmark and Romania:	
Agreement concerning a credit facility to finance the sale of Danish goods to Romania. Signed at Copenhagen on 12 November 1980	287
No. 19959. United Nations and India:	
Agreement concerning the arrangements for the regional workshop on implementation of the plan of action to combat desertification of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, to be held in Jodhpur, India, from 20 to 23 October 1981. Signed at Bangkok and New Delhi on 19 June 1981	303
No. 19960. Brazil and Food and Agriculture Organization of the United Nations:	
Agreement on the establishment of an FAO representative's office in Brasília, Brazil (with annex). Signed at Rome on 19 November 1979	305

	<i>Pages</i>
N° 19950. Pays-Bas et Uruguay :	
Accord relatif aux transports aériens (avec annexes). Signé à La Haye le 21 novembre 1979	141
N° 19951. Singapour et Nauru :	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexes). Signé à Singapour le 29 avril 1980	181
N° 19952. Singapour et République démocratique allemande :	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Singapour le 19 juin 1980	197
N° 19953. Singapour et Papouasie-Nouvelle-Guinée :	
Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Singapour le 2 septembre 1980	215
N° 19954. Danemark et Zambie :	
Accord relatif à un prêt du Gouvernement danois à la Zambie (avec annexes et échange de lettres). Signé à Lusaka le 16 juin 1980	231
N° 19955. Danemark et Soudan :	
Accord relatif à un prêt du Gouvernement danois à la République démocratique du Soudan (avec annexes et échange de lettres). Signé à Khartoum le 1 ^{er} juillet 1980	245
N° 19956. Danemark et Birmanie :	
Accord relatif à un prêt du Gouvernement danois à la République socialiste de l'Union birmane (avec annexes et échange de lettres). Signé à Rangoon le 18 août 1980	259
N° 19957. Danemark et Sénégal :	
Accord de prêt relatif à un prêt du Royaume de Danemark à la République du Sénégal (avec annexes et échange de lettres). Signé à Copenhague le 21 août 1980	273
N° 19958. Danemark et Roumanie :	
Accord relatif à des mécanismes de crédit en vue de financer la vente de produits danois à la Roumanie. Signé à Copenhague le 12 novembre 1980	287
N° 19959. Organisation des Nations Unies et Inde :	
Accord relatif à l'organisation d'un séminaire régional de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique relatif à la mise en œuvre d'un plan d'action en vue de combattre la désertification, devant se tenir à Jodhpur (Inde) du 20 au 23 octobre 1981. Signé à Bangkok et à New Delhi le 19 juin 1981	303
N° 19960. Brésil et Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture :	
Accord relatif à l'établissement du bureau du représentant de la FAO à Brasília (Brésil) [avec annexe]. Signé à Rome le 19 novembre 1979	305

	<i>Page</i>
No. 19961. Brazil and Federal Republic of Germany:	
Exchange of notes constituting an agreement concerning the development of a biochemical process against coffee rust. Brasília, 5 May 1981	319
 ANNEX A. Ratifications, accessions, prorogations, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations	
No. 521. Convention on the privileges and immunities of the specialized agencies. Approved by the General Assembly of the United Nations on 21 November 1947:	
Application by Uruguay in respect of the World Meteorological Organization ...	332
No. 2545. Convention relating to the Status of Refugees. Signed at Geneva on 28 July 1951:	
Accession by Angola	333
No. 5042. Agreement concerning air services between Finland and Switzerland. Signed at Berne on 7 January 1959:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	337
No. 7310. Vienna Convention on Diplomatic Relations. Done at Vienna on 18 April 1961:	
Objection by Bulgaria to the reservations made upon accession by Saudi Arabia ..	338
No. 8791. Protocol relating to the Status of Refugees. Done at New York on 31 January 1967:	
Accession by Angola	339
No. 9244. Agreement between the Government of the Republic of Singapore and the Government of Japan for air services. Signed at Singapore on 14 February 1967:	
Amendment to the schedule of the above-mentioned Agreement	340
No. 12054. Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of Tunisia. Signed at Tunis on 26 May 1969:	
Modification of the annex to the above-mentioned Agreement	341
No. 12140. Convention on the taking of evidence abroad in civil or commercial matters. Opened for signature at The Hague on 18 March 1970:	
Acceptance by Luxembourg of the accession of Barbados	344

	<i>Pages</i>
N° 19961. Brésil et République fédérale d'Allemagne :	
Échange de notes constituant un accord sur la mise au point d'un traitement bio-chimique contre la rouille du café. Brasília, 5 mai 1981	319
 ANNEXE A. Ratifications, adhésions, prorogations, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies	
N° 521. Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées. Approuvée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 21 novembre 1947 :	
Application de l'Uruguay à l'Organisation météorologique mondiale	332
N° 2545. Convention relative au statut des réfugiés. Signée à Genève le 28 juillet 1951 :	
Adhésion de l'Angola	333
N° 5042. Accord relatif aux services aériens entre la Finlande et la Suisse. Signé à Berne le 7 janvier 1959 :	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	336
N° 7310. Convention de Vienne sur les relations diplomatiques. Faite à Vienne le 18 avril 1961 :	
Objection de la Bulgarie aux réserves formulées lors de l'adhésion par l'Arabie saoudite	338
N° 8791. Protocole relatif au statut des réfugiés. Fait à New York le 31 janvier 1967 :	
Adhésion de l'Angola	339
N° 9244. Accord entre le Gouvernement de la République de Singapour et le Gouvernement du Japon relatif aux services aériens. Signé à Singapour le 14 février 1967 :	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	340
N° 12054. Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République tunisienne relatif aux transports aériens. Signé à Tunis le 26 mai 1969 :	
Modification de l'annexe à l'Accord susmentionné	341
N° 12140. Convention sur l'obtention des preuves à l'étranger en matière civile ou commerciale. Ouverte à la signature à La Haye le 18 mars 1970 :	
Acceptation du Luxembourg de l'adhésion de la Barbade	344

	<i>Page</i>
No. 12780. Sanitary Agreement between the Italian Government and the Brazilian Government on the importation into Italy of meat from the Federative Republic of Brazil. Signed at Brasília on 30 October 1972:	
Additional Protocol to the above-mentioned Agreement (with list and annexes). Signed at Brasília on 24 April 1981	375
No. 13597. Agreement between the Government of Denmark and the Government of the People's Republic of Bangladesh on technical assistance in the field of food technology training. Signed at Dacca on 9 July 1974:	
Exchange of letters constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement, as amended and extended. Dacca, 10 and 16 October 1980	405
No. 14152. Single Convention on Narcotic Drugs, 1961, as amended by the Protocol amending the Single Convention on Narcotic Drugs, 1961. Done at New York on 8 August 1975:	
Accession by Nigeria	409
No. 14956. Convention on psychotropic substances. Concluded at Vienna on 21 February 1971:	
Accession by Nigeria	410
No. 15034. International Coffee Agreement, 1976. Concluded at London on 3 December 1975:	
Accession by Sri Lanka	411
No. 15094. Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the Republic of the Philippines. Signed at Manila on 6 August 1971:	
Modification of the route schedule annexed to the above-mentioned Agreement ..	412
<i>International Labour Organisation</i>	
No. 591. Convention (No. 8) concerning unemployment indemnity in case of loss or foundering of the ship, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its second session, Genoa, 9 July 1920, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Portugal	414
No. 597. Convention (No. 14) concerning the application of the weekly rest in industrial undertakings, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its third session, Geneva, 17 November 1921, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Territorial application by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	416

	<i>Pages</i>
N° 12780. Accord sanitaire entre le Gouvernement italien et le Gouvernement brésilien pour l'importation en Italie de viandes en provenance de la République fédérative du Brésil. Signé à Brasilia le 30 octobre 1972 :	
Protocole additionnel à l'Accord susmentionné (avec liste et annexes). Signé à Brasilia le 24 avril 1981	390
N° 13597. Accord entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République populaire du Bangladesh relatif à une assistance technique en matière de formation aux techniques alimentaires. Signé à Dacca le 9 juillet 1974 :	
Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné, tel que modifié et prorogé. Dacca, 10 et 16 octobre 1980	407
N° 14152. Convention unique sur les stupéfiants de 1953, telle que modifiée par le Protocole portant amendement de la Convention unique sur les stupéfiants de 1953. Faite à New York le 8 août 1975 :	
Adhésion du Nigéria	409
N° 14956. Convention sur les substances psychotropes. Conclue à Vienne le 21 février 1971 :	
Adhésion du Nigéria	410
N° 15034. Accord international de 1976 sur le café. Conclu à Londres le 3 décembre 1975 :	
Adhésion du Sri Lanka	411
N° 15094. Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République des Philippines relatif aux transports aériens. Signé à Manille le 6 août 1971 :	
Modification du tableau de routes annexé à l'Accord susmentionné	412
<i>Organisation internationale du Travail</i>	
N° 591. Convention (n° 8) concernant l'indemnité de chômage en cas de perte par naufrage, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa deuxième session, Gênes, 9 juillet 1920, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946 :	
Ratification du Portugal	415
N° 597. Convention (n° 14) concernant l'application du repos hebdomadaire dans les établissements industriels, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa troisième session, Genève, 17 novembre 1921, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946 :	
Application territoriale du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	417

	<i>Page</i>
No. 606. Convention (No. 23) concerning the repatriation of seamen, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its ninth session, Geneva, 23 June 1926, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Greece	418
No. 1239. Convention (No. 90) concerning the night work of young persons employed in industry (revised 1948). Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its thirty-first session, San Francisco, 10 July 1948:	
Territorial application by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	420
No. 2624. Convention (No. 101) concerning holidays with pay in agriculture. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its thirty-first session, Geneva, 26 June 1952:	
Territorial application by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	422
No. 2901. Convention (No. 73) concerning the medical examination of seafarers, adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its twenty-eighth session, Seattle, 29 June 1946, as modified by the Final Articles Revision Convention, 1946:	
Ratification by Greece	424
No. 5181. Convention (No. 111) concerning discrimination in respect of employment and occupation. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its forty-second session, Geneva, 25 June 1958:	
Ratification by France	424
No. 14862. Convention (No. 138) concerning minimum age for admission to employment. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its fifty-eighth session, Geneva, 26 June 1973:	
Ratification by Rwanda	426
No. 17906. Convention (No. 148) concerning the protection of workers against occupational hazards in the working environment due to air pollution, noise and vibration. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its sixty-third session, Geneva, 20 June 1977:	
Territorial application by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	428

	<i>Pages</i>
N° 606. Convention (n° 23) concernant le rapatriement des marins, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa neuvième session, Genève, 23 juin 1926, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946 :	
Ratification de la Grèce	419
N° 1239. Convention (n° 90) concernant le travail de nuit des enfants dans l'industrie (révisée en 1948). Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa trente et unième session, San Francisco, 10 juillet 1948 :	
Application territoriale du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	421
N° 2624. Convention (n° 101) concernant les congés payés dans l'agriculture. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa trente-cinquième session, Genève, 26 juin 1952 :	
Application territoriale du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	423
N° 2901. Convention (n° 73) concernant l'examen médical des gens de mer, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa vingt-huitième session, Seattle, 29 juin 1946, telle qu'elle a été modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1946 :	
Ratification de la Grèce	425
N° 5181. Convention (n° 111) concernant la discrimination en matière d'emploi et de profession. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa quarante-deuxième session, Genève, 25 juin 1958 :	
Ratification de la France	425
N° 14862. Convention (n° 138) concernant l'âge minimum d'admission à l'emploi. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa cinquante-huitième session, Genève, 26 juin 1973 :	
Ratification du Rwanda	427
N° 17906. Convention (n° 148) concernant la protection des travailleurs contre les risques professionnels dus à la pollution de l'air, au bruit et aux vibrations sur les lieux de travail. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa soixante-troisième session, Genève, 20 juin 1977 :	
Application territoriale du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	429

	<i>Page</i>
No. 19183. Convention (No. 150) concerning labour administration: Role, Functions and Organisation. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its sixty-fourth session, Geneva, 26 June 1978:	
Territorial application by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	430
No. 19653. Convention (No. 151) concerning protection of the right to organise and procedures for determining conditions of employment in the public service. Adopted by the General Conference of the International Labour Organisation at its sixty-fourth session, Geneva, 27 June 1978:	
Territorial application by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	
Declaration by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	
Territorial exclusion by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	432

	<i>Pages</i>
N° 19183. Convention (n° 150) concernant l'administration du travail : rôle, fonctions et organisation. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa soixante-quatrième session, Genève, 26 juin 1978 :	
Application territoriale du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	431
N° 19653. Convention (n° 151) concernant la protection du droit d'organisation et les procédures de détermination des conditions d'emploi dans la fonction publique. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail à sa soixante-quatrième session, Genève, 27 juin 1978 :	
Application territoriale du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	
Déclaration du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	
Exclusion territoriale du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	433

NOTE BY THE SECRETARIAT

Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

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

*
* *

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

NOTE DU SECRÉTARIAT

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

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

*
* *

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

I

Treaties and international agreements

registered

from 19 June 1981 to 24 June 1981

Nos. 19943 to 19961



Traités et accords internationaux

enregistrés

du 19 juin 1981 au 24 juin 1981

N^{os} 19943 à 19961

No. 19943

**SWITZERLAND
and
KENYA**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Nairobi on 21 November 1978

Authentic texts: English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

**SUISSE
et
KENYA**

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Nairobi le 21 novembre 1978

Textes authentiques : anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL COUNCIL OF THE SWISS CONFEDERATION AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KENYA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Swiss Federal Council and the Government of the Republic of Kenya desiring to conclude an Agreement supplementary to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th day of December 1944² for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

1. For the purposes of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

a. The term “aeronautical authorities” means, in the case of Switzerland, the Federal Air Office and in the case of the Republic of Kenya, the Minister in charge of Civil Aviation and in both cases any person or body authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

b. The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

c. The term “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

d. The term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

e. The term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply; including prices and conditions of agency, and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

f. The term “territory” in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that state.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement. All references to this Agreement, unless otherwise expressly provided, shall apply to the Annex.

Article 2. APPLICABILITY OF CHICAGO CONVENTION

The provisions of this Agreement shall be subject to provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

¹ Applied provisionally from 21 November 1978, the date of signature, and came into force definitively on 25 March 1980, the date on which the Contracting Parties had notified each other that their constitutional procedures had been completed, in accordance with article 22 (1).

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Article 3. GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- a.* The right to fly across its territory without landing;
- b.* The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the schedule annexed to this Agreement.

Such services and routes are hereafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 4. DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 1 of this Article the appropriate operating authorisation.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and the regulations normally applicable to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may operate the agreed services for which it is designated provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 5. REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- a. In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or
- b. In the case of failure by that airline to comply with the laws or the regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or
- c. In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or the regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 6. PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equitable treatment in order that they may enjoy equal opportunity in the operation of agreed services. They shall take into account their mutual interests so as not to affect unduly their respective services.

2. The operation of the agreed services between the territories of the Contracting Parties in both directions along the specified routes constitutes a basic and primary right of the two Contracting Parties.

3. For the operation of Agreed Services:

- a. The total capacity provided on each of the routes shall be adapted to reasonably anticipated traffic requirements;
- b. The designated airlines of both Contracting Parties shall be entitled to an equal share of the capacity referred to in sub-paragraph 3a of this Article;
- c. In order to meet seasonal fluctuations or unexpected traffic demands of a temporary character, the designated airlines of the two Contracting Parties shall agree between themselves on suitable measures to meet the temporary increases in traffic. Any agreement concluded between the airlines and any amendments thereto shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties;
- d. If either Contracting Party does not wish to use, on one or more routes, part or all of the capacity to which it is entitled it may consult the other Contracting Party with a view to transferring to the latter, for a fixed period, the whole or part of the capacity at its disposal within the agreed limits. The Contracting Party which has transferred all or part of its rights may recover them at the end of the above period.

Article 7. EXEMPTION FROM CHARGES ON EQUIPMENT, FUEL, STORES, ETC.

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board

such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exemption of charges corresponding to the service performed:

- a. Aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the Customs authorities of the said territory, and for use on board out-bound aircraft engaged on an international air service of the other Contracting Party;
- b. Spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;
- c. Fuels and lubricants supplied to an aircraft of the designated airline of a Contracting Party engaged on an international air service in the territory of the other Contracting Party and used on an inward flight until that flight is completed, on an outward flight from the time that flight commences or on a through-transitting flight, notwithstanding that on all such flights aircraft may make intermediate landing in that territory.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of Customs authorities of that territory. In such cases, they may be placed under supervision or control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8. TRANSIT FORMALITIES

1. Passengers, baggage and cargo including mail in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to simplified formalities.

2. Subject to the provisions of Article 7 of this Agreement passengers, baggage and cargo including mail in direct transit shall be exempt from duties and taxes including customs duties.

Article 9. AIRPORT AND SIMILAR CHARGES

When using the airports and other air navigation facilities, including radio and meteorological services, offered by one Contracting Party, the designated airline of either Contracting Party shall not pay, in respect of its aircraft used for the operation of the agreed services, charges higher than those payable by the national aircraft of the same class of the other Contracting Party.

Article 10. APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to admission to, flight within or departure from its territory of aircraft of its designated airline engaged in international air navigation, or to the operation or navigation of such aircraft while within its territory shall likewise apply to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to admission to, stay in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage or cargo including mail, such as regulations relating to entry, exit, emigration, immigration, passports as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage and cargo including mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.

Article 11. AIRLINE REPRESENTATION

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 of this Article shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned.

Article 12. RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness and certificates of competency and licences issued or rendered valid by the state of registry of the aircraft used by either Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party.

2. Either Contracting Party reserves the right not to recognise as valid, for the purpose of flight into or over its territory, certificates of airworthiness, certificates of competency and licences granted to or rendered valid for its nationals by the other Contracting Party or by any other state.

Article 13. APPROVAL OF TIMETABLES

1. The designated airline of either Contracting Party shall, not later than thirty days prior to the date of operation of any agreed service, submit their proposed timetables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for their approval.

2. If either designated airline wishes to operate supplementary or additional flights besides those in the approved timetable, it shall first seek the prior permission of the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned.

Article 14. TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, the characteristics of each service and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route. Such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs or any other international body accepted by both Contracting Parties and formulating proposals in this matter.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases this period may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

4. The approval referred to in paragraph 3 of this Article may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced as provided for in paragraph 3 the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other state whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired or the date of giving the notice of disapproval of that tariff under paragraph 5 of this Article, whichever shall be the earlier.

Article 15. PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 16. TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by each designated airline in the territory of the other Contracting Party. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. If payments between the Contracting Parties are regulated by special agreement, this special agreement shall apply.

Article 17. CONSULTATIONS

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex thereto and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations which may be oral or in writing and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 18. SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Governments of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Governments fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal. The third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not nominated within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the apportionment of the costs of arbitration.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 19. AMENDMENT OF AGREEMENT TO CONFORM TO MULTILATERAL TREATIES

The present Agreement shall be amended so as to conform to any multilateral agreement which may become binding on both Contracting Parties.

Article 20. REGISTRATION OF AGREEMENT AND AMENDMENTS

The present Agreement and its subsequent amendments shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21. TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received 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 22. ENTRY INTO FORCE OF AGREEMENT AND AMENDMENTS

1. The present Agreement or any amendments thereof shall be applied provisionally from the date of signature and shall enter into force on the date when the Contracting Parties have notified one another that their constitutional procedures have been completed.

2. Any modification of the Annex to this Agreement agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall be applied provisionally from the date of signature and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

DONE at Nairobi this twenty-first day of November 1978 in duplicate in the English and French languages both texts being equally authentic.

For the Swiss Federal
Council:
The Ambassador of Switzerland

[Signed — Signé]
Dr. HANS MIESCH

For the Government
of Kenya:
Minister for Power
and Communications

[Signed — Signé]
Mr. ISAAC OMOLO OKERO

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Part 1

The Route to be operated by the designated airline of Kenya in both directions:

<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Switzerland</i>	<i>Points beyond</i>
Points in Kenya	Entebbe Cairo Athens	Zurich	Copenhagen

Part 2

The Route to be operated by the designated airline of Switzerland in both directions:

<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Kenya</i>	<i>Points beyond</i>
Points in Switzerland	Athens Khartoum Entebbe	Nairobi	Johannesburg

NOTES. 1. Unless otherwise stipulated either designated airline may, in operating the agreed services, omit calling at any intermediate or beyond point on any or all flights.

2. Points on any of the agreed routes need not necessarily be served in the order in which they are specified provided that the service in question is flown on a reasonably direct route.

3. Each designated airline may terminate any of its services in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the appropriate part of the Route Schedule.

4. Each designated airline may serve any points not mentioned in the Route Schedule provided that no traffic rights are exercised between these points and points in the territory of the other Contracting Party.

5. On sectors where no fifth freedom traffic rights have been granted no stop-over rights may be exercised.

ACCORD¹ ENTRE LE CONSEIL FÉDÉRAL DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU KENYA RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République du Kenya,
Désireux de conclure un accord supplémentaire à la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944², en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, à moins que le texte n'en dispose autrement :

a. L'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'air et, en ce qui concerne la République du Kenya, le Ministre chargé de l'aviation civile, et, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions actuellement attribuées auxdites autorités;

b. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'article 96 de la Convention;

c. L'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tous amendements aux Annexes ou à la Convention adoptés en vertu des articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont été approuvés par les deux Parties Contractantes;

d. L'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

e. L'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les prix et conditions d'émission et autres services auxiliaires, mais excepté les rémunérations et conditions relatives au transport d'envois postaux;

f. L'expression «territoire», se rapportant à un Etat, signifie les étendues terrestres et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté de cet Etat.

2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence au présent Accord, à moins qu'une disposition contraire ne le stipule expressément, s'applique à l'Annexe.

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 21 novembre 1978, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 25 mars 1980, date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles, conformément au paragraphe 1 de l'article 22.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

Article 2. APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention, en tant qu'elles sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers :

- a. Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b. Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à la section respective des tableaux de routes annexés au présent Accord.

Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées». Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, l'entreprise désignée de chaque partie contractante jouira, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans le territoire de l'autre Partie Contractante aux points spécifiés pour cette route à l'Annexe du présent Accord en vue d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises ainsi que des envois postaux.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confèrera à l'entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante le droit de prendre à bord contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises ainsi que des envois postaux, destinés à un autre point du territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 4. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit, à l'autre Partie Contractante, une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. A réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante accorderont sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, à l'entreprise désignée conformément au paragraphe 1 du présent article l'autorisation d'exploitation appropriée.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante leur prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus pour lesquels elle est désignée, à condition qu'un tarif établi

conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

Article 5. RÉVOCATION OU SUSPENSION D'UNE AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, des droits accordés par le présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

- a. Dans tous les cas où elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou
- b. Au cas où cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou
- c. Si, de quelque autre manière, cette entreprise n'exploite pas les services convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins que la révocation, la suspension ou la fixation des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois, règlements ou dispositions du présent Accord, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

Article 6. PRINCIPES GOUVERNANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les entreprises désignées devront bénéficier d'un traitement juste et équitable afin qu'elles puissent jouir de possibilités égales dans l'exploitation des services convenus. Elles devront prendre en considération leurs intérêts mutuels de manière à ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

2. L'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes, dans les deux sens le long des routes spécifiées, constitue un droit fondamental et primordial des deux Parties Contractantes.

3. Pour l'exploitation des services convenus :

- a. La capacité totale offerte sur chacune des routes devra être adaptée aux besoins de trafic raisonnablement prévisibles;
- b. Les entreprises désignées des deux Parties Contractantes devront se partager une part égale de la capacité visée dans le sous-paragraphe 3a du présent article;
- c. Afin de faire face à des fluctuations saisonnières ou à des demandes de trafic inattendues et de caractère temporaire, les entreprises désignées des Parties Contractantes devront s'accorder entre elles sur les mesures propres à faire face à l'accroissement temporaire du trafic. Tout accord conclu entre les entreprises de transport aérien et tout amendement d'un tel accord devra être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes;
- d. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes ne désire pas utiliser, sur une ou plusieurs routes, tout ou partie de la capacité à laquelle elle a droit, elle pourra consulter l'autre Partie Contractante en vue de transférer à cette dernière, pour une période déterminée, tout ou partie de la capacité dont elle dispose dans les limites convenues. La Partie Contractante qui a transféré tout ou partie de ses droits pourra les recouvrer à l'expiration de la période ci-dessus.

*Article 7. EXONÉRATION DES TAXES SUR L'ÉQUIPEMENT,
LE CARBURANT, LES PROVISIONS, ETC.*

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) seront, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres taxes analogues, à condition que ces équipements et réserves demeurent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils soient employés sur la partie du trajet effectuée au-dessus de ce territoire.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus :

- a. Les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités douanières dudit territoire et destinées à la consommation à bord des aéronefs quittant ce territoire et employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- b. Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service aérien international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- c. Les carburants et lubrifiants fournis à un aéronef de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante qui est affecté à un service aérien international sur le territoire de l'autre Partie Contractante et employé en vol d'arrivée jusqu'à ce que ce vol soit achevé, en vol de départ dès que ce vol commence ou en vol en transit direct, que l'aéronef puisse effectuer lors de tels vols des atterrissages intermédiaires sur ce territoire ou non.

3. L'équipement normal des aéronefs ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs de l'une ou l'autre entreprise désignée ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 8. FORMALITÉS DE TRANSIT

1. Les passagers, bagages et marchandises, y compris les envois postaux, en transit direct à travers le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée seront soumis à des formalités simplifiées.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent Accord, les passagers, bagages et marchandises, y compris les envois postaux, en transit direct, seront exemptés des droits et taxes, y compris des droits de douane.

Article 9. TAXES D'AÉROPORT OU TAXES SIMILAIRES

Pour l'utilisation des aéroports et des autres installations de navigation aérienne, y compris les services radio et météorologiques offerts par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes ne payera pas, en ce qui concerne un aéronef employé pour l'exploitation des services convenus, des taxes supérieures à celles qui doivent être payées par un aéronef national de même catégorie de l'autre Partie Contractante.

Article 10. APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante qui régissent l'admission, les vols à l'intérieur de son territoire ou le départ depuis son territoire d'aéronefs de sa propre entreprise désignée affectés à la navigation aérienne internationale, ou qui ont pour objet l'exploitation ou la navigation de tels aéronefs au-dessus dudit territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante; ces lois et règlements devront être observés par les aéronefs de cette autre Partie Contractante lorsqu'ils entrent, sortent ou stationnent sur le territoire de ladite Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante qui régissent l'admission, le séjour ou le départ de son territoire de passagers, équipages, bagages ou marchandises, y compris les envois postaux, tels les règlements relatifs à l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration et aux passeports, ainsi qu'aux mesures douanières et sanitaires, s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages et marchandises, y compris les envois postaux, transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante lors de leur entrée, de leur départ ou de leur séjour sur le territoire de ladite Partie Contractante.

Article 11. REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sous réserve de réciprocité, le droit de maintenir sur son territoire des bureaux et du personnel administratif, commercial et technique dans la mesure où ils sont nécessaires aux besoins de l'entreprise désignée en question.

2. L'établissement des bureaux et l'emploi du personnel mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront soumis aux lois et réglementations de la Partie Contractante en question, telles que celles qui concernent l'admission des étrangers et leur séjour dans le territoire de la Partie Contractante en question.

Article 12. RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef employé par l'une des Parties Contractantes devront, pendant la période où ils sont en vigueur, être reconnus valables par l'autre Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître valables, pour les vols à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude ou les licences délivrés à ses ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

Article 13. APPROBATION DES HORAIRES

1. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante devra au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus, soumettre ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

2. Si l'une ou l'autre des entreprises désignées désire exploiter des vols supplémentaires ou additionnels en plus de ceux qui figurent à l'horaire approuvé, elle devra requérir au préalable l'autorisation des autorités aéronautiques de la Partie Contractante concernée.

Article 14. TARIFS

1. Les tarifs perçus par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante pour le transport à destination ou en provenance de l'autre Partie Contractante seront fixés à

des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un profit raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes, après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Cet accord sera réalisé, dans la mesure du possible, grâce aux procédures de l'Association du transport aérien international relatives à l'établissement des tarifs ou à tout autre organisme international agréé par les deux Parties Contractantes et formulant des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins soixante (60) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. L'approbation mentionnée au paragraphe 3 du présent article peut être donnée expressément. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de soumission conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Au cas où le délai de soumission est réduit ainsi que le prévoit le paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent accepter que le délai au cours duquel un désaccord doit être notifié dure moins de trente (30) jours.

5. Si un tarif ne peut pas être agréé conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si, durant le délai applicable conformément au paragraphe 4 du présent article, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité aéronautique son désaccord concernant un tarif agréé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront, après consultation des autorités aéronautiques de tout Etat dont elles considèrent l'avis comme utile, de déterminer le tarif par accord mutuel.

6. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Néanmoins, un tarif ne sera pas prolongé en vertu du présent paragraphe pour une période de plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré, ou après la date de notification du désaccord concernant ce tarif selon le paragraphe 5 du présent article, selon celle qui sera la plus proche.

Article 15. STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques se communiqueront sur demande des statistiques périodiques ou d'autres informations analogues relatives au trafic transporté sur les services convenus.

Article 16. TRANSFERT DE REVENUS

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de libre transfert des excédents de recettes sur les dépenses réalisés par chaque entreprise désignée sur le territoire de l'autre Partie Contractante. De tels transferts seront réalisés sur la base du taux de change officiel pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'existe pas de taux de change officiel, au taux régnant sur le marché des devises pour les paiements courants.

2. Si les paiements entre les Parties Contractantes sont réglés par un accord spécial, cet accord spécial sera applicable.

Article 17. CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps en temps afin de s'assurer que les dispositions du présent Accord et de son Annexe sont appliquées et respectées de manière satisfaisante. Les Parties Contractantes se consulteront lorsque des modifications leur paraîtront nécessaires.

2. Chaque Partie Contractante peut demander une consultation qui peut être orale ou écrite et qui débutera dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties Contractantes s'accordent pour prolonger ce délai.

Article 18. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les gouvernements des Parties Contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les gouvernements n'arrivent pas à régler le différend par voie de négociation, ils peuvent convenir de le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme; s'ils ne peuvent s'entendre à ce sujet, le différend sera soumis, à la requête de l'une ou de l'autre des Parties Contractantes, à la décision d'un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant désigné par chaque Partie Contractante et le troisième étant nommé par les deux premiers arbitres ainsi choisis. Chaque Partie Contractante désignera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties Contractantes aura reçu par voie diplomatique une notification de l'autre Partie Contractante demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal. Le troisième arbitre sera désigné dans un autre délai de soixante (60) jours. Si l'une des deux Parties Contractantes n'a pas désigné son arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être requis par chacune des Parties Contractantes de désigner, selon le cas, un ou des arbitres.

Dans un tel cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal arbitral.

3. Le tribunal déterminera sa propre procédure et décidera de la répartition des coûts de l'arbitrage.

4. Les Parties Contractantes se conformeront à toute décision rendue selon le paragraphe 2 du présent article.

Article 19. MODIFICATION DU PRÉSENT ACCORD EN VUE DE LE RENDRE CONFORME À DES TRAITÉS MULTILATÉRAUX

Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 20. ENREGISTREMENT DE L'ACCORD ET DE SES AMENDEMENTS

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. DÉNONCIATION

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dans un tel cas, la dénonciation aura effet douze (12) mois après la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie Contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Article 22. ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'ACCORD ET DES AMENDEMENTS

1. Le présent Accord ou tout amendement sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Toute modification de l'Annexe du présent Accord approuvée par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur lorsqu'elle sera confirmée par un échange de notes diplomatiques.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Nairobi, le 21 novembre 1978, en double exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour le Conseil fédéral
suisse :

H. MIESCH

Pour le Gouvernement
du Kenya :

I. O. OKERO

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

Tableau I

Route que l'entreprise désignée par le Kenya peut exploiter dans les deux sens :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Suisse</i>	<i>Points au-delà</i>
Points au Kenya	Entebbe Le Caire Athènes	Zurich	Copenhague

Tableau II

Route que l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter dans les deux sens :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Kenya</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Suisse	Athènes Khartoum Entebbe	Nairobi	Johannesburg

NOTES. 1. A moins qu'il n'en soit spécifié autrement, chaque entreprise désignée peut, en exploitant les services convenus, omettre certains points intermédiaires ou au-delà lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.

2. Les points sur les routes convenues ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route raisonnablement directe.

3. Chaque entreprise désignée peut terminer certains de ses services sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux points spécifiés à la partie respective des tableaux de routes.

4. Chaque entreprise désignée peut desservir certains points qui ne sont pas mentionnés aux tableaux de routes, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et les points sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

5. Dans les secteurs où il n'a pas été accordé de droits en cinquième liberté, il ne peut pas être exercé de droits d'arrêt en cours de route.

No. 19944

**SWITZERLAND
and
MAURITANIA**

Agreement relating to airline traffic (with annexed route schedules). Signed at Nouakchott on 13 March 1979

Authentic text: French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

**SUISSE
et
MAURITANIE**

Accord relatif au trafic aérien de lignes (avec tableaux de routes annexés). Signé à Nonakchott le 13 mars 1979

Texte authentique : français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

ACCORD¹ ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE RELATIF AU TRAFIC AÉRIEN DE LIGNES

La Suisse et la République Islamique de Mauritanie

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Aux fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

Aux fins de créer les bases nécessaires en vue d'établir des services aériens réguliers,

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article premier. DÉFINITIONS

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

a. L'expression « Convention » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et inclue chaque Annexe et amendements des Annexes adoptés conformément à l'article 90 de cette convention et chaque amendement de la convention adopté conformément à l'article 94 dès que ces Annexes et amendements sont devenus applicables pour les deux Parties Contractantes;

b. L'expression « autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'air et en ce qui concerne la République Islamique de Mauritanie, le Ministère des Transports, des Postes, des Télécommunications, de l'Artisanat et du Tourisme ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités ou des fonctions similaires;

c. L'expression « territoire » en rapport d'un Etat signifie les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté dudit Etat;

d. L'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;

e. L'expression « tarif » signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 13 mars 1979, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 10 avril 1980, date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles, conformément au paragraphe 1 de l'article 20.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles modifiant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297.

2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévienne expressément.

Article 2. DROITS DE TRAFIC

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord les Parties Contractantes accordent mutuellement aux entreprises désignées les droits suivants :

- a. De survoler le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. D'effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. D'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur le territoire de chaque Partie Contractante aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie Contractante aux points spécifiés à ladite Annexe;
- d. D'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur les territoires des Etats tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord à destination ou en provenance des points du territoire de l'autre Partie Contractante spécifiés à ladite Annexe.

3. Aucune disposition du présent article ne conférera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

Article 3. DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Nonobstant les dispositions du présent article et de l'article 4, une Partie Contractante pourra désigner une entreprise commune de transport aérien constituée conformément aux articles 77 et 79 de la Convention et cette entreprise sera acceptée par l'autre Partie Contractante.

6. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord soit en vigueur.

Article 4. SUSPENSION ET RÉVOCATION

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si :

- a. Sous réserve des dispositions de l'article 3, paragraphe 5 cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. Cette entreprise n'a pas observé ou a gravement négligé les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c. Cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à moins que la révocation, la suspension ou la fixation des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Article 5. PRESCRIPTIONS SUR LA CAPACITÉ

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise.

3. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées devra être adaptée à la demande de trafic.

4. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.

5. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers devra être exercé conformément aux principes de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et à condition que la capacité soit adaptée :

- a. A la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;

- b. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

Article 6. EXONÉRATION DES DROITS DE DOUANE ET DES TAXES

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburant et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, et les articles destinés à la vente en vol aux passagers en quantité limitée seront exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de tous droits ou taxes à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes :

- a. Les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- b. Les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
- c. Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 7. TRANSIT DIRECT

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée seront soumis au plus à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des taxes et des droits, y compris des droits de douane.

Article 8. APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

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

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux — tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires — s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par

les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

Article 9. PRINCIPE DE TRAITEMENT ÉGAL

1. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférences à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés à l'article 8 du présent Accord.

2. Pour l'utilisation des aéroports et des autres facilités mises à disposition par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, n'aura à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

3. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique composé de ressortissants des deux Parties Contractantes. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable.

Article 10. RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1. 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 durant la période où ils sont en vigueur.

2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

Article 11. TARIFS

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques s'efforceront de fixer les tarifs par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il est manifestement

établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ont notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant les tarifs.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 16 ci-après.

6. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 16 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

Article 12. HORAIRES ET VOLS SUPPLÉMENTAIRES

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins deux jours ouvrables avant le début du vol.

Article 13. TRANSFERT DES RECETTES

Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par cette entreprise désignée. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

Article 14. STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiqueront, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

Article 15. CONSULTATIONS

1. Chaque Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques pourront demander une consultation avec l'autre Partie Contractante ou avec ses autorités aéronautiques.

2. Une consultation demandée par une Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques devra commencer dans un délai de soixante jours après réception de la demande.

Article 16. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe devra être réglé, en premier lieu, par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes. En cas d'échec, le différend devra être réglé par la voie diplomatique.

Article 17. ENREGISTREMENT

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18. CONFORMITÉ AVEC LES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 19. DÉNONCIATION

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord par notification écrite; celle-ci sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. La dénonciation aura effet au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la dénonciation. Celle-ci peut cependant être retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

3. A défaut d'accusé de réception de l'autre Partie Contractante, la dénonciation sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura été informée.

Article 20. ENTRÉE EN VIGUEUR ET MODIFICATIONS

1. Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2. Toute modification du présent Accord sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature. Elle entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement des formalités constitutionnelles.

3. Des modifications de l'Annexe pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour de leur signature et entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

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

FAIT à Nouakchott, le 13 mars 1979, en double exemplaire, en langue française.

Pour le Conseil fédéral
suisse :

R. -E. CAMPICHE

Pour le Gouvernement
de la République Islamique
de Mauritanie :

V. O. MAYOUF

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

Tableau I

Routes sur lesquelles l'entreprise désigné par la Suisse peut exploiter des services aériens :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Mauritanie</i>	<i>Points au-delà de la Mauritanie</i>
Points en Suisse	Un point en Europe ou en Afrique	Un point en Mauritanie	Un point en Afrique

Tableau II

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la République Islamique de Mauritanie peut exploiter des services aériens :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Suisse</i>	<i>Points au-delà de la Suisse</i>
Points en Mauri- tanie	Un point en Afrique ou en Europe	Un point en Suisse	Un point en Europe

NOTES. 1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.

2. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route dans une certaine mesure directe.

3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

4. Chaque entreprise désignée peut desservir des points non mentionnés, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE SWISS CONFEDERATION AND THE ISLAMIC REPUBLIC OF MAURITANIA RELATING TO AIRLINE TRAFFIC

Switzerland and the Islamic Republic of Mauritania,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944,²

For the purposes of developing international co-operation in the field of air transport, and

For the purposes of laying the necessary groundwork for the purpose of establishing regular air services,

The Swiss Federal Council and the Government of the Islamic Republic of Mauritania have appointed their plenipotentiaries who, duly authorized to that effect, have agreed as follows:

Article 1. DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement and its annex:

a. The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and shall include each annex and amendment thereto adopted under article 90 of that Convention and each amendment of the Convention adopted under article 94 as soon as these annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

b. The term "aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Air Office and, in the case of the Islamic Republic of Mauritania, the Ministry of Transport, Postal Service, Telecommunications, Artisan Activities and Tourism or, in both cases, any person or body authorized to perform the functions assigned to the said authorities or similar functions;

c. The term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;

d. The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated, in accordance with article 3 of this Agreement, for the operation of the agreed air services;

e. The term "tariff" means the prices that must be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including commissions and additional remuneration for the issue or sale of transport tickets, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The annex of this Agreement forms an integral part thereof. All reference to the Agreement shall include reference to the annex except where expressly provided otherwise.

¹ Applied provisionally from 13 March 1979, the date of signature, and came into force definitively on 10 April 1980, the date on which the Contracting Parties had notified each other that their constitutional procedures had been completed, in accordance with article 20 (1).

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Article 2. TRAFFIC RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing air services on the routes specified in the schedules of the annex. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes".

2. Subject to the provisions of this Agreement, the Contracting Parties shall mutually grant the following rights to the designated airlines:

- (a) To fly across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- (c) To take up and set down passengers, baggage, cargo and mail in the territory of each Contracting Party at the points specified in the annex of this Agreement, destined for or coming from the territory of the other Contracting Party at the points specified in the said annex;
- (d) To take up and set down passengers, baggage, cargo and mail in the territories of third States, at the points specified in the annex of this Agreement, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party specified in the said annex.

3. Nothing in this article shall confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking up in the territory of the other Contracting Party, for remuneration, passengers, baggage, cargo and mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. Subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, the aeronautical authorities which have received the notification of designation shall grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to withhold the operating authorization mentioned in paragraph 2 of this article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in article 2 of this Agreement, when the said Contracting Party does not have proof that majority ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. Notwithstanding the provisions of this article and article 4, either Contracting Party may designate a joint airline constituted in accordance with articles 77 and 79 of the Convention, and this airline shall be accepted by the other Contracting Party.

6. Having received the operating authorization, provided for under paragraph 2 of this article, the designated airline may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of article 11 of this Agreement is in force.

Article 4. SUSPENSION AND REVOCATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in article 2 of this Agreement by the designated airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:

- (a) Subject to the provisions of article 3, paragraph 5, the said airline cannot prove that preponderant ownership and effective control thereof are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or
- (b) The said airline has failed to comply with, or seriously neglected, the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) The said airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article are immediately required in order to avoid further infringements of laws and regulations.

Article 5. PROVISIONS CONCERNING CAPACITY

1. The designated airlines shall have fair and equal opportunities to operate the agreed services between the territories of the Contracting Parties.

2. The designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the agreed services of the latter airline.

3. The capacity of transport offered by the designated airlines shall be adapted to traffic demand.

4. The main objective of the agreed services shall be to provide capacity corresponding to traffic demand between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the points served on the specified routes.

5. The right of each of the designated airlines to carry international traffic between the territory of the other Contracting Party and the territories of third countries shall be exercised in conformity with the general principles of normal development to which both Contracting Parties subscribe and subject to the condition that the capacity shall be adapted:

- (a) To traffic demand from and to the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) To traffic demand of the areas through which the service passes, local and regional services being taken into account;
- (c) To the requirements of an economical operation of the agreed services.

Article 6. EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND TAXES

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of one Contracting Party as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores, including food, beverages and tobacco, and articles for sale to passengers in limited quantities during the flight shall, on entering the territory of the other Contracting Party, be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall also be exempt from the same duties and taxes:

- (a) Aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) Spare parts and normal on-board equipment imported into the territory of one of the Contracting Parties for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;
- (c) Fuel and lubricants destined for the designated airline of the other Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal on-board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 7. DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from taxes and duties, including customs duties.

Article 8. APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

Article 9. PRINCIPLE OF EQUAL TREATMENT

1. Neither Contracting Party shall have the right to grant any preferences to its own airline as compared with the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by article 8 of this present Agreement.

2. When utilizing the airports and other facilities offered by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not have to pay fees higher than those which must be paid by national aircraft operating on scheduled international services.

3. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff composed of

nationals of both Contracting Parties. For commercial activity, the principle of reciprocity shall be applicable.

Article 10. RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by one of the Contracting Parties shall be recognized as valid by the other Contracting Party during the period of their validity.

2. Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or validated by the other Contracting Party or by any other State.

Article 11. TARIFFS

1. The tariffs which each designated airline shall apply for carriage from or to the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, the characteristics of each service and the tariffs charged by other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this article shall, if possible, be established by mutual agreement by the designated airlines of both Contracting Parties and after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the same route. To that end, the designated airline shall apply, wherever possible, the rate-fixing procedure established by the international body which formulates proposals in this matter.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least sixty days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time-limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities. If neither of the aeronautical authorities gives notice of its disapproval within a period of thirty days from the date of submission, these tariffs shall be considered as approved.

4. If the designated airlines cannot agree, or if the tariffs are not approved by the aeronautical authorities of one Contracting Party, the aeronautical authorities shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement. These negotiations shall begin thirty days after it has been clearly established that the designated airlines cannot agree or after the aeronautical authorities of one Contracting Party have expressed to the aeronautical authorities of the other Contracting Party their disapproval of the tariffs.

5. In default of agreement, the dispute shall be submitted to the procedures provided for in article 16 hereafter.

6. The tariffs already established shall remain in force until new tariffs have been fixed in accordance with the provisions of this article or article 16 of this Agreement, but no longer than twelve months from the day of disapproval by the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties.

Article 12. FLIGHT SCHEDULES AND NON-SCHEDULED FLIGHTS

1. The designated airline of one Contracting Party shall submit its flight schedules for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty days before starting operation of the agreed services. The same regulations shall also apply to any subsequent change in flight schedules.

2. The designated airline of one Contracting Party must request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party for the non-scheduled flights it wishes to operate on the agreed services in addition to the approved flight schedules. As a general rule, such a request must be made at least two business days prior to the departure of the flight.

Article 13. TRANSFER OF EARNINGS

Each Contracting Party undertakes to guarantee to the designated airline of the other Contracting Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure realized in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail by the said designated airline. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall be applicable.

Article 14. STATISTICS

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to traffic on the agreed services.

Article 15. CONSULTATIONS

1. Each Contracting Party or its aeronautical authorities may request a consultation with the other Contracting Party or with its aeronautical authorities.

2. A consultation requested by one of the Contracting Party or its aeronautical authorities shall begin within a period of sixty days from receipt of the request.

Article 16. SETTLEMENT OF DISPUTES

Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the annex thereto must be settled, in the first place, by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, failing which, the dispute shall be settled through the diplomatic channel.

Article 17. REGISTRATION

This Agreement and its subsequent amendments shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18. CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

This Agreement shall be brought into line with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

Article 19. DENUNCIATION

1. Each Contracting Party may denounce this Agreement at any time by giving written notification; such notification shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The denunciation shall become effective at the termination of a time-table period; a period of twelve months must have elapsed from the date of receipt of the denunciation. However, the denunciation may be withdrawn by mutual agreement before this period expires.

3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the denunciation shall be deemed to have been received fourteen days after the date

on which the International Civil Aviation Organization will have been informed thereof.

Article 20. ENTRY INTO FORCE AND AMENDMENTS

1. This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature. It shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other of the fulfilment of their constitutional formalities governing the conclusion and entry into force of international agreements.

2. Any amendment of this Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature. It shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other of the fulfilment of their constitutional formalities.

3. Amendments to the annex may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date of their signature and shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

DONE at Nouakchott on 13 March 1979, in duplicate, in the French language.

For the Swiss Federal
Council:

R. -E. CAMPICHE

For the Government
of the Islamic Republic
of Mauritania:

V. O. MAYOUF

ANNEX

ROUTE SCHEDULES

Schedule I

Routes on which the designated airline of Switzerland may operate air services:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Mauritania</i>	<i>Points beyond Mauritania</i>
Points in Switzerland	One point in Europe or in Africa	One point in Mauritania	One point in Africa

Schedule II

Routes on which the designated airline of the Islamic Republic of Mauritania may operate air services:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Switzerland</i>	<i>Points beyond Switzerland</i>
Points in Mauritania	One point in Africa or in Europe	One point in Switzerland	One point in Europe

NOTES. 1. Points on the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights.

2. Points on the specified routes need not necessarily be served in the order in which they have been specified, provided that the service in question is operated on a route that is generally direct.

3. Each designated airline may terminate any of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

4. Each designated airline may serve points not mentioned, provided that traffic rights are not exercised between such points and the territory of the other Contracting Party.

No. 19945

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
ISRAEL**

**Air Transport Agreement (with exchanges of notes). Signed
at Bonn on 12 February 1971**

Authentic texts: German, Hebrew and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
ISRAËL**

**Accord relatif aux transports aériens (avec échanges de
notes). Signé à Bonn le 12 février 1971**

Textes authentiques : allemand, hébreu et anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin
1981.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND DEM STAAT ISRAEL ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und der Staat Israel
in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber
hinaus zu regeln —
haben folgendes vereinbart:

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

a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; in bezug auf den Staat Israel des Ministerium für Verkehr und Fernmeldewesen oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

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

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

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,

c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien vereinbart wird.

Artikel 3. (1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

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

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

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

Artikel 4. (1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

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

Artikel 5. Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6. (1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschliesslich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Ver-

tragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchführverboten und -beschränkungen.

Artikel 7. (1) Den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie zu betreiben.

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

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, dass das Beförderungsangebot angepasst ist

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

Artikel 8. (1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreissig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmässigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle

Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 9. (1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die aufgrund des Tarifsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach einer Beratung mit den Luftfahrtunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife wenn möglich unmittelbar.

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

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

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 13 angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 10. Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen; eine Arbeitserlaubnis ist nicht erforderlich. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so lässt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal eines solchen Flughafens oder eines von der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe *a* bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 11. Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 12. (1) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch

nach Artikel 11 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

(2) Eine Änderung dieses Abkommens als Ergebnis derartiger Konsultationen tritt in Kraft, sobald die verfassungsmässigen Voraussetzungen erfüllt sind und sobald sie durch einen diplomatischen Notenwechsel bestätigt worden ist. Eine Änderung des in Artikel 2 bezeichneten Notenwechsels tritt in Kraft, sobald sie durch einen diplomatischen Notenwechsel bestätigt worden ist.

Artikel 13. (1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, dass sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 14. Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

Artikel 15. Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 16. (1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt dreissig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

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

GESCHEHEN zu Bonn am 12. Februar 1971 in sechs Urschriften, je zwei in deutscher, hebräischer und englischer Sprache. Der deutsche und der hebräische Wortlaut sind gleichermassen verbindlich; bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des hebräischen Wortlauts soll der englische Wortlaut massgebend sein.

Für die Bundesrepublik
Deutschland:

[Signed — Signé]¹

Für den Staat Israel:

[Signed — Signé]²

EXCHANGES OF NOTES — ÉCHANGES DE NOTES

1 a

DER STAATSEKRETÄR DES AUSWÄRTIGEN AMTS

Bonn, den 12. Februar 1971

Herr Botschafter,

ich habe die Ehre, Ihnen in Ausführung des Artikels 2 Abs. (2) des am heutigen Tage unterzeichneten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Israel über den Luftverkehr namens der Regierung der Bundesrepublik Deutschland folgende Vereinbarung vorzuschlagen:

Der Fluglinienverkehr zwischen unseren Hoheitsgebieten kann auf den im nachstehenden Fluglinienplan festgelegten Linien durchgeführt werden:

FLUGLINIENPLAN

I. Fluglinien, die von den seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

¹ Abgangspunkte	² Zwischen- lande- punkte	³ Punkte im Hoheitsgebiet des Staates Israel	⁴ Punkte darüber hinaus
A) Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	keine	Zwei Punkte in Israel, jedoch nicht auf derselben Fluglinie	keine
B) Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	keine	Ein Punkt in Israel	Punkte östlich des Staates Israel

¹ Signed by Paul Frank — Signé par Paul Frank.

² Signed by Eliashiv Ben-Horin — Signé par Eliashiv Ben-Horin.

II. Fluglinien, die von den seitens des Staates Israel bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

1 Abgangspunkte	2 Zwischen- landepunkte	3 Punkte im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland	4 Punkte darüber hinaus
A) Punkte in Israel	keine	Zwei Punkte in Deutschland, jedoch nicht auf derselben Fluglinie	keine
B) Punkte in Israel	keine	Ein Punkt in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in Westeuropa, Punkte in den USA, Punkte in Kanada

III. Ein bezeichnetes Unternehmen kann nach seiner Wahl einen oder mehrere Punkte auf den festgelegten Fluglinien auslassen, wenn der Abgangspunkt dieser Linie im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das Unternehmen bezeichnet hat.

Falls sich die Regierung des Staates Israel mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt, beehre ich mich vorzuschlagen, dass diese Note und die das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortnote Eurer Exzellenz eine Vereinbarung zwischen unseren Regierungen bilden sollen, die am gleichen Tage in Kraft tritt wie das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Israel über den Luftverkehr, das am 12. Februar 1971 unterzeichnet wurde.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

(gez.) FRANK

Seiner Exzellenz Herrn Eliashiv Ben-Horin
Botschafter des Staates Israel

II a

AMBASSADE D'ISRAËL

שׂוֹרֵרֵי יִשְׂרָאֵל

Bonn, den 12. Februar 1971

Herr Staatssekretär,

ich beehre mich, den Empfang Ihrer Note vom 12. Februar 1971 zu bestätigen, die folgenden Wortlaut hat:

[See note I a — Voir note I a]

Ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, dass die Regierung des Staates Israel mit dem in Ihrer Note enthaltenen Fluglinienplan und damit einverstanden ist, dass Ihre Note und diese Antwort eine Vereinbarung zwischen unseren Regierungen bilden sollen, die am gleichen Tage wie das am 12. Februar 1971 unterzeichnete Abkommen zwischen dem Staat Israel und der Bundesrepublik Deutschland über den Luftverkehr in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Staatssekretär, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

[Signed — Signé]¹

An den Staatssekretär des Auswärtigen Amts
Herrn Dr. Paul Frank

I b

DER STAATSSSEKRETÄR DES AUSWÄRTIGEN AMTS

Bonn, den 12. Februar 1971

Herr Botschafter,

Ich beehre mich, auf die Konsultationen Bezug zu nehmen, die in der Zeit vom 24. bis 27. November 1969 in Jerusalem zwischen Delegationen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Israel stattgefunden haben. Im Verlauf der Verhandlungen wurde vereinbart, dass der Fluglinienplan nach Massgabe folgender Bestimmungen Anwendung findet:

(1) Die Anzahl der von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien zu betreibenden Dienste auf den Fluglinien I A und II A des Fluglinienplans zu dem Abkommen wird auf je 4 Flüge wöchentlich festgesetzt.

(2) Dem bezeichneten Unternehmen des Staates Israel wird gestattet, zunächst zwei und ab 1. April 1970 vier der in Absatz (1) genannten Flüge wöchentlich auf der Fluglinie II B des Fluglinienplans zu dem Abkommen zu betreiben. Solange das bezeichnete Unternehmen des Staates Israel seine Rechte ausübt, über Deutschland hinaus zu fliegen, und das bezeichnete Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland keine Flugliniendienste über Israel hinaus betreibt, finden die Absätze 5 und 6 des von den beiden Gesellschaften am 17. März 1969 unterzeichneten Protokolls Anwendung.

(3) Sobald das von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnete Unternehmen beabsichtigt, seine Flugliniendienste auf der Fluglinie I B des Fluglinienplans zu dem Abkommen über Israel hinaus zu betreiben, nehmen die beiden Regierungen Verbindung auf, um nach Massgabe des am 17. März 1969 von den beiden Unternehmen unterzeichneten Protokolls auf der Grundlage eines angemessenen Gleichgewichts der Einnahmen der beiden bezeichneten Unternehmen die Anzahl der Wochendienste und die Fluglinienführung zu vereinbaren.

(4) Soll die Anzahl der in den Absätzen (1), (2) und (3) aufgeführten Wochendienste erhöht werden, so findet zwischen den beiden Luftfahrtbehörden ein Meinungs austausch statt.

(5) Diese Vereinbarung gilt für Flugzeuge des Typs Boeing 707 oder DC 8 (mit Ausnahme der gestreckten Version); beschliesst eines der bezeichneten Unternehmen, grössere Flugzeuge wie z.B. 747 oder Airbus einzusetzen, so findet eine Konsultation zwischen den beiden Luftfahrtbehörden statt.

(6) Diese Vereinbarung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit der Aufnahme der in Absatz (2) erwähnten Transatlantik-Flugliniendienste; sie verlängert sich automatisch, sofern keine der Vertragsparteien eine Konsultation nach Artikel 12 des Luftverkehrsabkommens beantragt hat.

Ich beehre mich, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit der vorstehenden Vereinbarung einverstanden

¹ Signed by Eliashiv Ben-Horin — Signé par Eliashiv Ben-Horin.

erklärt. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mich wissen liessen, ob die Regierung des Staates Israel dieser Vereinbarung ebenfalls zustimmt. Bejahendenfalls gelten diese Note und Ihre Antwortnote als Vereinbarung zwischen unseren Regierungen, die am gleichen Tage in Kraft tritt wie das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Israel über den Luftverkehr, das am 12. Februar 1971 unterzeichnet wurde.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

(gez.) FRANK

Seiner Exzellenz Herrn Eliashiv Ben-Horin
Botschafter des Staates Israel

II b

AMBASSADE D'ISRAËL

שְׂרָרֵי מְדִינַת יִשְׂרָאֵל

Bonn, den 12. Februar 1971

Herr Staatssekretär,

ich beehre mich, den Empfang Ihrer Note vom 12. Februar 1971 zu bestätigen, die folgenden Wortlaut hat:

[See note I b — Voir note I b]

Ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, dass die Regierung des Staates Israel mit der vorstehenden Vereinbarung und damit einverstanden ist, dass Ihre Note und diese Antwortnote eine Vereinbarung zwischen unseren Regierungen bilden sollen, die am gleichen Tage wie das am 12. Februar 1971 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung des Staates Israel und der Bundesrepublik Deutschland über den Luftverkehr in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Staatssekretär, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

[Signed — Signé]¹

An den Staatssekretär des Auswärtigen Amts
Herrn Dr. Paul Frank

¹ Signed by Eliashiv Ben-Horin — Signé par Eliashiv Ben-Horin.

אני מתכבד להודיעך כי ממשלת ישראל מסכימה לתנאי הפעלתו של לוח הקוים הכלולים באיגרתך, ולהצעתך כי איגרתך ואיגרת חשובה זו יהוו הסדר בין ממשלותינו, שייכנס לתוקפו באותו מועד כהסכם לתובלת אויר בין מדינת ישראל ובין הרפובליקה הפדרלית של גרמניה, שנחתם ביום י"ז בשבט תשל"א (12.2.1971).

קבל, הודו פעלתך, מזכיר המדינה את הבטחת הערכת הנעלה ביותר.

לכבוד
ד"ר פאול פרנק
מזכיר המדינה
מכרז החוץ

- (5) הסכם זה פתיחם לכלי טיס סטוגי נואינג 707 או 8 DC (להוצא דגם סוגדל); סחלים אחד סחטובילים הסיועדים לחכנים כלי טיס גדול יותר, כגון 747 או אוטובוס אור, יש לקיים סתייעצות בין שחי רשויות התעופה.
- (6) הסכם זה יחיה בר-תוקף לתקופה של 5 שנים החל ססתן חשירוחים לקוים הטרנס-אטלנטיים כפי סנזכר בסעיף (2) לעיל ויוארך באופן אוטומטי, בהנאי סאף אחד סחצסדים לחסכם ביקש חתייעצויות בהחאם לחוראות של סעיף 12 של הסכם לחובלה אור.

אני סחכנד לחודיעך כי ספסלה הרפובליקה הפדרליה של גרפניה ססכיפס להסכם ולעיל. אהיה אסיר תודה אם חודיעפני חאם ספסלה סדינה ישראל ססכיפס אף היא לחסכם זה. אם כך חוא חסקרה, יהיו רואים איגרת זו ואיגרת חשובתך לה, כחחווה הסדר בין ספסלותינו אשר יכנס לתוקפו באותו חתאריך כסו חסכם חובלה אור בין הרפובליקה חשדריה של גרפניה לבין סדינה ישראל חחחום ב-12 בפברואר 1971.

קסל, חוד סעלתך, אח חנטחת הערכחי הנעלה ביותר.

II b

AMBASSADE D'ISRAËL

סנרירות ישראל

נוו, י"ז נשנפ חשל"א (12.2.1971)

טבריר

סדינה ישראל

חוד סעלתך,

אני סחכנד לאשר קבלת איגרתך סתאריך 12 בפברואר 1971 האוסרת

[See note I b — Voir note I b]

I b

נוו, 12 בפברואר 1971

מזכיר המדינה של משרד החוץ

מדוני השגריר,

אני מתכבד להתייחס להתייעצויות בין מאלחת אל הרפובליקה הפדרלית של גרמניה ושל מדינת ישראל מאר המקייפו בירואלים בין 24-27 בנובמבר 1969.

במהלך המשא ומתן הוטכס, כי הרואותיו מל לוח הקווים יהיו נוהגום לפי ההסדרים הבאים:

- (1) מספר השירדתיים שיופעלו על ידי חטובילים המיועדים מל שני חצודיים להטכס בקוי החנועה ו א' ו- ו א' שבלוח הקויים להטכס ייקבע ל 4 טיסות לשבוע לכל אחד.
- (2) הטוביל המיועד של מדינת ישראל מורשה להפעיל שתיים טסיטותיו השנועיות שצוינו בפסקה (1) לעיל בקו החנועה ו ב' שבלוח הקויים להטכס, ומיום 1 באפריל, 1970, יורשה הטוביל המיועד של מדינת ישראל להפעיל ארבע טסיטותיו האבדעיות שצוינו בפסקה (1) דלעיל בקו חנועה זה. כל עוד משתמש הטוביל המיועד של מדינת ישראל בזכויותיו לטוס סעבר לגרמניה, וחטוביל המיועד של הרפובליקה הפדרלית של גרמניה איננו פועל סעבר לישראל, יחולו תנאי הפסקאות 5 ו-6 של הפרומוקול שנחתם בין אמי ההברות ביום 17 במארס, 1969.
- (3) בשעה שהטוביל המיועד של הרפובליקה הפדרלית של גרמניה יהא מוכן להפעיל טיסות מעבר לישראל בקו החנועה ו ב' שבלוח הקויים להטכס, ייפגשו שתי הטמשלות כזי לתטכס בדבר התדירות והגניתוב, שיהיו מבוטטים על שיווי טסקל גארט בהכנסה אל שני חטובילים המיועדים בהתאם לפרומוקול שנחתם ביניהם ביום 17 במארס, 1969.
- (4) במקרה של צורך לחנדיל את מספר החזיריות המפורטות בפסקאות (1), (2) ו(3), יש לקיים חילופי השקפות בין שתי רטטטת המעומה.

לכבוד

הוד מעלתו

מר אליטיב בו-חורין

אגריר מדינת ישראל

II a

AMBASSADE D'ISRAËL

שגרירות ישראל

בון, י"ז בשבט תשל"א (12.2.1971)

הסגריר של
מדינת ישראל

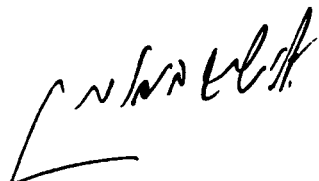
הוד סעלתך,

אני מחננד לאטר קבלת איגרתך מתאריך 12 בפברואר 1971 האומרת:

[See note I a — Voir note I a]

אני מחננד להודיעך כי מסשלת מדינת ישראל מסכימה להכוד המוזכר לעיל ולהצעתך כי אגרתך ואגרת חשונה זו תהווה הסוד בין מסשלתינו שיכנס לתוקפו באותו מועד כהסכם לתובלת אויר בין מסשלת מדינת ישראל ובין הרפובליקה הפדרלית של גרמניה, שנחתם ביום י"ט בשבט תשל"א (12.2.1971).

קבל, אדוני מזכיר המדינה, את ההבטחה המחודשת להערכתני הנעלה ביותר.



לכבוד

ד"ר פאול פרנק

מזכיר המדינה

סכרד החוץ

2. קוי תנועה כיופעלו על ידי הטובילים הסיועדים של מדינת ישראל:

- | | | | |
|--------------|---|---------------|-------------|
| .4 | .3 | .2 | .1 |
| נקודות ססעבר | נקודות בססח ארצה של הרפובליקה הפדרלית של גרמניה | נקודות ניניים | נקודות מוצא |

אין	אין	אין	אין
טחי נקודות בגרמניה אולם לא על אותן קו תנועה	נקודה אחת ברפובליקה הפדרלית של גרמניה	נקודות במערב אירופה, נקודות בארה"ב נקודות וקבדה	נקודות בישראל

3. טוביל סיועד רטאי, אם הוא רוצה בכך, לפסוח על אחת, או יותר מאחת, מן הנקודות בקוי התנועה המפורטים, ובלבד שנקודת המוצא של קו תנועה כאסור נמצאה בססח ארצה של בעלת ההסכם אשר נקבה את כתיב האויר.

אם ממשלת מדינת ישראל מסכימה ללוח הקוים דלעיל אני מתכנר להציע טאגרה זו ואגרת התשובה כל הוד פעלתו הטביעה הסכמתה של מסכלת הוד פעלתו כמחיות הסכם בין מסכלתינו, אשר נכנס לתוקפו באותו התאריך כמו הסכם תובלה אויר בין הרפובליקה הפדרלית של גרמניה לבין מדינת ישראל החתום ב-12.2.1971.

קבל, אדוני הסגריר, את ההבטחה הפהודסת להערכתי הנעלה ביותר.

EXCHANGES OF NOTES — ÉCHANGES DE NOTES

I a

בוו, 12 בסברואר 1971

סזכיר הסוינת, סטרו החוץ

ארוני הטבריר,

אני סחכנד להציע ססעם סמטלה הרפובליקה הפדרלית של גרסניה
כי בהתאם לס"ק (2) לסעיף 2 של ההסכם שנחתם חיום בין הרפובליקה
הפדרלית של גרסניה וסוינת ישראל ססתיחס לתובלה אויר, ייקבע
ההסדר הנא.

פירוטי אויר בקוי החנועה המפורטים בלוח הקויס דלקסן יופעלו
בין ססחי ארעותינו.

לוח קויס

1. קוי תנועה שיוסעלו על יזי הסובילים הסיועדים של הרפובליקה
הפדרלית של גרסניה:

1.	2.	3.	4.
נקורות סוצא	נקורות ביניים	נקורות בטסח	נקורות ססעבר
		ארצה של סדינת	ישראל

א. גקורות
גרפובליקה
הפדרלית של
גרסניה אין

סחי גקורות אין
בישראל אולס לא
על אותו קן
תנועה

ב. גקורות
גרפובליקה
של גרסניה אין

גקודה אחת
בישראל
גקורות סזרחה
ססדינת ישראל

לכבוד

תוד סעלהו

סר אליטיב גן-חורין

סגריר סדינת ישראל

סעיף 13

- (1) ככל שלא ניתן היה ליישב סחלוקת לענין פירושו או החלתו של הסכם זה בהתאם לסעיף 12 להסכם, הוא יוגש לפני בית דין של בוררות, לבקשתו של אחד מהצדדים להסכם.
- (2) בית הדין של בוררות כאמור יורכב לצורך הענין כולקסון: כל אחד מהצדדים להסכם יסנה חבר אחד, ושני חבריהם אלה ימשיכו על אורח של סויבה שלישית כיושב ראש שלחם, אשר יתסנה על ידי סמטלותיהן של שני הצדדים להסכם. חבריהם אלה יסונו תוך ששים יום, ויושב ראש תוך חשפים יום, מן התאריך שבו הודיע אחד מהצדדים להסכם לצד השני על כוונתו להביא את הסחלוקת לפני בית דין של בוררות.
- (3) לא נסמרו פרקי הזמן שפורשו בס"ק 2 ולעיל, רשאי כל אחד מהצדדים להסכם, בהעדר כל הסדר אחר לענין זה, להזמין את נשיא סועצת ארגון התעופה האזרחית הבין לאומית (ICAO) לעשות את הסינויים הנחוצים במידה ונשיא הסועצה הוא אזרח מדינת אחד מהצדדים להסכם, או נבצר הימנו מסיבה אחרת לסלא חפקיד זה, יעשה סגן הנשיא, הסממש כנא כוחו, את הסינויים הנחוצים.
- (4) בית דין הבוררות יגיע להחלטותיו בדוב קולות. החלטות כאמור יחייבו את שני הצדדים להסכם, כל אחד מהצדדים להסכם ישא בהוצאות חברו, וכן בהוצאות ייצוגו בהליכי הבוררות; הוצאות היושב ראש וכל הוצאות אחרות, ישאו בהן הצדדים להסכם, סוה בשוה, בכל סאר המקרים יקבע בית הדין את סדרו.

סעיף 14

נכנסה לחוקפה אמנה רב צדדית כללית בדבר תובלה אווירית אסר נתקבלה על ידי הצדדים להסכם יכריעו הוראותיה של אמנה כאמור, דיונים כל שהם אסר ססרתם לקבוע כאיזו סידה הגיע הסכם זה לכלל כיום, נתמלא סקומו, תוקן או הושלם, על ידי הוראותיה של האמנה הרב-צדדית, יערכו בהתאם לסעיף 12 להסכם זה.

סעיף 15

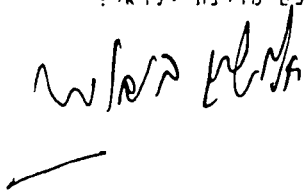
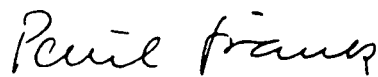
לצורך רישום הסכם זה, כל תיקונים בו, וכל החלפת איגרות לפי ס"ק (2) לסעיף 2 של הסכם זה, תינתן על כך הודעה לארגון התעופה האזרחית הבין לאומית (ICAO)

סעיף 16

- (1) הסכם זה סעוו אישרור. מסמכי האישרור יוחלפו בהקדם האפשרי בבו.
- (2) הסכם זה יכנס לחוקפו שלושים יום לאחר החלפת מסמכי האישרור.
- (3) כל אחר מהצדדים להסכם רשאי, בכל עת, לססור הוועה ככתב על הכאתו של הסכם זה לכלל גמר במקרה זה יפקע הסכם ענה אחת מתאריך קבלת ההוועה כאמור על ידי הצד השני להסכם.
- נעשה כנון יז' בשבט ססל"א (12 נפברואר 1971).
- כמקור, שנים כספות העברית, הגרמנית והאנגלית. לנוסחים העברי והגרמני דין סקור במידה סווה. הקרה של אי התאמה בין הנוסחים העברי והגרמני, יכריע הנוסח האנגלי.

בכס מדינת ינראל:

בכס הרפובליקה הפדרלית
של גרמניה:

הגורמים, כגון הוצאות ההפעלה, ריווח סביר, אופיים של הקוים השונים, ושיעורי הסחירים הסוסלים על ידי הסובילים האוירים האחרים. הפועלים באותם קוים או בחלקיהם.

- (2) לגבי כל קו יומכס על שיעורי סחירים בין הסובילים הנקובים הסובילים, למסרה זו יונחו הסובילים הנקובים על ידי אוחן חחלסות הנוהגות לפי נחלי ועידת התעבורה של האיגוד הבין-לאומי לתובלה אוירית (יאטא) או, אם אפשר, ימכיסו על שיעורי סחירים כאסור בסישרין ביניהם, לאחר התיעבות עם הסובילים האוירים של ארצות שליטות הפועלים באותם קוים, או בחלקיהם.
- (3) שיעורי הסחירים שהוסכס עליהם כאסור, יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים להסכס, לא יאוחר מאשר שלושים יום לפני התאריך חסוצפ להנהגתם. פרק זמן זה אפשר לקצרו, במקרים מיוחדים, אם המכיסו לכך רשויות התעופה.
- (4) לא הגיעו לכלל הסכס בין הסובילים האוירים הנקובים, בהתאם לס"ק (2) דלעיל, או לא הסכים אחד הצדדים להסכס לשיעורי הסחירים שהוגשו לאישורו בהתאם לס"ק (3) דלעיל, יקבעו רשויות התעופה של שני הצדדים להסכס, בהסכסה משותפת. אותם שיעורי סחירים לגבי קוים, או חלקיה שניהם אליהם נפרד או נעדרה ההסכסה.
- (5) לא הושג כל הסכס, כאסור בס"ק (4) דלעיל, בין רשויות התעופה של שני הצדדים להסכס, יחולו הוראות סעיף 10 להסכס זה. עד לסתן ססק בוררין, יהיה הצד להסכס אשר סגע את הסכמתו לשיעור סחיר נחון, זכאי לדרוש מהצד השני להסכס לקיים את שיעור הסחיר שהיה נחוקף קודם לכן.

סעיף 10

כל סוביל אוירי שגקב אחד מהצדדים להסכס רשאי להחזיק ולהעסיק את חבר העובדים אשר לו לשם עסקותיו, בנסלי התעופה ובערים שבסמח ארצו של הצד השני להסכס, סקום שבכוונתו לקיים סוכנות; היתרי עבודה לא ידרשו. נסנפ סוביל אוירי נקוב סלכונן סנגנון סשלו בנסלי תעופה שבסמחו של הצד השני להסכס, תחא עבודתו סנוצפת, ככל האפשר, על ידי חבר העובדים של אותם נסלי תעופה או של סוביל אוירי שנקב הצד השני להסכס בהתאם לפסקה (א) של ס"ק (1) לסעיף 3 של הסכס זה.

סעיף 11

בין רשויות התעופה של הצדדים להסכס תחקיים החלפת דעות, כדי להשיג שיתוף פעולה הרוק והסכסה בכל הענינים השייכים להפעלתו של הסכס זה.

סעיף 12

- (1) כל אחד מהצדדים להסכס רשאי לבקש, בכל עת קיומו של התיעצויות, לסס דיון בתיקונים להסכס זה, או ללוח הקוים, או בשאלות חנוגעות לפירושו של ההסכס. הוא הדין בדיונים הנובעים להחלתו של הסכס זה, סקום שאחד מהצדדים להסכס סבור שהחלפת הצעה לפי סמסעות סעיף 11 לא הניבו כל תוצאות סניחות את הדעת. התיעצות כאסור תחל תור ששים יום סתאריך קבלתה של בקשה זו על ידי הצד השני להסכס.
- (2) כינוי כלשהו בהסכס זה כתוצאה מהתיעצויות אלו ייכנס לתוקפו לאחר סנחקייסו הדישות החחקיות של כל אחד מהצדדים להסכס, ולאחר כאושר הוכר בהחלפת איגרות דיפלומטיות. כל שינוי בעקבות החלפת האיגרות שנזכרו בסעיף 2 להסכס זה, ייכנס לתקפו ספה שיאוטר בחילופי איגרות דיפלומטיות.

- כסכ ומהימלים אחרים שצויינו בס"ק (1) לסעיף זה, וכן סכל הימלים סיוחדים אחרים של צריכה.
- (4) כל אחד מהצדדים להסכם ראשי להחזיק בהשגחת הסכס את הסובין שצויינו בס"ק (1) עד (3) לסעיף זה.
- (5) בסידה שסום ססים או הימלים אינם סופלים על סובין שצויינו בס"ק (1) עד (3) לסעיף זה, לא יהיו הסובין כססור כסופים לכל איסורים או סגבלות כלכליים לענין יבוא, יצוא או סעבר שניתן היה להמלים בנסיבות אחרות.

7 סעיף

- (1) לסובילים האוירים הסיועדים של כל אחד מהצדדים להסכם חינתו הזדסנות הוגנת וסווה להפעיל שירותי אויר בכל קו ספורס בהתאם לס"ק (2) לסעיף 2 של הסכם זה.
- (2) בהפעלת שירותי אויר בין לאומיים בקוים ספורסו בהתאם לס"ק (2) לסעיף 2 של הסכם זה, יחחשב כל סוביל אוירי סיועו של אחד מהצדדים להסכם באינטרס של הסוביל האוירי הסיועו של הצד השני, על סנת לא לפגוע שלא לצורך, בשירותי האויר שהסוביל האוירי השני ספעיל באותם קוים, או בחלקים מהם.
- (3) שירותי האויר הבין-לאומיים בקוים ספורסו בהתאם לס"ק (2) לסעיף 2 של הסכם זה, ססרתם הראשית תהא לספק קיבול סיהא הולס את דרישת התעבורה שניתן לצפותה, אל ססח ארצו של צו להסכם אשר נקב את הסוביל האוירי וססנו. זכותו של סוביל אוירי כססור להוביל תעבורה בין נקודות שעל קו ספורס בהתאם לס"ק (2) של סעיף 2 להסכם זה, הסצויות בססח ארצו של הצד השני להסכם, ובין נקודות בארצות שלישייות, תבוצע, לסען עניניה של התפתחות סוירה של תובלה אוירית בין לאומית בדרך כזו שהקיבול יהיה סתאים:
- א) לורישת התעבורה אל ססח ארצו של צו להסכם אשר נקב את בתיב האויר, וססנו;
- ב) לורישת התעבורה הקייסת בססחים שדרכם עונרים שירותי האויר, תוך התחשבות בסירותי האויר הסקוסיים והאזוריים;
- ג) לדרישותיה של הפעלה כלכלית של שירותי תעבורה ישורים.

8 סעיף

- (1) הסובילים האוירים הנקובים יודיעו לרשויות התעופה של הצדדים להסכם, לא יאוחר סאשר שלושים יום לפני תחילתם של שירותי האויר בקוים ספורסו בהתאם לס"ק (2) לסעיף 2 של הסכם זה, את סוג השירות, את סוגי כלי הסיס שיסשתסו בהם, ואת לוחות זמני הסיסה. הוא הריז לגני בינויים סלאחר סכן.
- (2) רסויות התעופה של אחד מהצדדים להסכם ימציאו לרשויות התעופה של הצד השני לפי נקסתן אותם נתונים ססטיסטיים תקופתיים או אחרים של הסובילים האוירים הנקובים, סכל סיידורס באופן סביר כדי לבקר את הקיבול סכופק על יווי כל סוביל נקוב של הצד הראשון להסכם בקוים ספורסו בהתאם לס"ק (2) לסעיף 2 של הסכם זה. נתונים אלה יכללו את כל האינפורסציה הדרושה כדי לקבוע את כסוח התעבורה הסובלת ואת סקורה ויעדיה של תעבורה זו.

9 סעיף

- (1) שיצורי הסחירים סיומלו על נוסעים וססען בקוים ספורסו בהתאם לס"ק (2) לסעיף 2 של הסכם זה, ייקבעו תוך התחשבות דאויה בכל

- (2) צד להסכם הספניק זכויות אלו יתן, ללא דיחוי, בכפוף להוראות ס"ק (3) ו-(4) לסעיף זה, ובכפוף להוראות סעיף 9 להסכם זה את ההרשאה המסורה להפעיל את שירות האויר הבין-לאומי.
- (3) כל אחד מהצדדים להסכם רשאי לדרוש מסוביל אוירי אשר נקבע ע"י הצד השני להסכם יניח את דעתו שהוא כפיר לסלא אחר הדרישות שנקבעו ע"י הצד הראשון להסכם ובתקנות של הצד הראשון להסכם הקייסים לצביי התעבורה האווירית הבינלאומית.
- (4) כל אחד מהצדדים להסכם רשאי לסגוף ממש הזכויות המסורות בסעיף 2 להסכם זה פכל סוביל אוירי אשר נקבע ע"י הצד השני אם סוביל אוירי זה אינו יכול להוכיח, לפי בקשתו, שהנפלות המסמית והשליטה המעמית של אותו סוביל אוירי נחובות בירי אזרחי או חברויותיו של הצד האחר להסכם, או בירי הצד להסכם, או בירי הצד להסכם בעצמו.

4. סעיף

- (1) כל אחד מהצדדים להסכם רשאי לבסל את ההרשאה שהוענקה בהתאם לס"ק (2) לסעיף 3 של הסכם זה, או להגבילה בהתאמת חנאים, במקרה מסוביל אוירי מיועד אינו מקיים את החוקים והתקנות של צד להסכם אשר העניקו את הזכויות, או אינו מסלא את הוראות הסכם זה, או אינו מקיים את התחייבויות הנובעות סהן. הוא הרין אם לא סופקה ההוכחה הנזכרת בס"ק (4) לסעיף 3. כל אחד מהצדדים להסכם ישחמש נזכות זו רק לאחר התיעצויות, כאמור בסעיף 12 להסכם זה, זולת אם יש הכרח להפסקה סידית של הפעלות, או בהסלת חנאים, באורח סידוי, כדי לסגוף הפרות נוספות של חוקים ותקנות.
- (2) לכל אחד מהצדדים להסכם חהא הזכות, בהודעה בכתב לצד השני להחליף, בכפוף להוראות סעיף 3, סוביל אוירי שנקבע בסוביל אוירי אחר. לסוביל האוירי החוש אשר נקבע תהיינה לו אותן הזכויות, והוא יהיה כפוף לאותן ההתחייבויות כל קורסו.

5. סעיף

- ההיטלים המוטלים בשטח ארצו של אחד מהצדדים להסכם בעד השימוש בטרות העופה וכאר שירותי תעופה נכלי חסיס של סוביל האוירי המיועד של הצד השני להסכם לא יהיו גבוהים מאלה המוטלים על כלי סיס של סוביל אוירי לאומי כלשהו הפוסק בשירותי אויר בין לאומיים דומים.

6. סעיף

- (1) כלי סיס המופעלים על ידי סוביל אוירי מיועד של אחד מהצדדים להסכם והנכנסים לשטח ארצו של הצד השני להסכם, החוזרים ויוצאים ממנו, או הססים פעליו, וכך דלק, סמני סיכה, חלקי חילוף, ציוד סדיר וצירת כלי סיס שבכלי סיס אלה, יהיו פטורים סכל מסכ והיטלים אחרים הנגבים נפקדה של יבוא, יצוא או מעבר של סובין. הוא הרין בסובין שבכלי סיס אשר נצרכו נסטר הסיסה מעל לשטח ארצו של הצד השני להסכם.
- (2) דלק, סמני סיכה, צירת כלי סיס, חלקי חילוף וציוד סדיר שיובאו באורח ארעי לשטחו של אחד מהצדדים להסכם, לסס הענרתם לסס, סיד או לאחר אחסנה נכלי חסיס של הסוביל האוירי המיועד של הצד השני להסכם, או לסס לקיחתם על כלי סיס אלה נצורה אחרת, או לסס יציאתם בכל אופן אחר מססח ארצו של הצד הראשון להסכם, יהיו פטורים מטי סכס ומהיטלים אחרים סצוינו בס"ק (1) לסעיף זה.
- (3) ולק וסמני סיכה הנלקחים אל כלי חסיס של סוביל אוירי מיועד של אחד מהצדדים להסכם בשטח ארצו של הצד השני, המססשים בישורתי אויר בין לאומיים, יהיו פטורים מטי

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם לחובלה אוירית בין הרפובליקה
הפדראלית של גרמניה ובין מדינת ישראל

הרפובליקה הפדראלית של גרמניה ומדינת ישראל ברצונן לקבוע
כידוריס לצורך הסדרתה של החובלה האוירית בין שטחי הארץ של
כל אחת מהן, ומעבר להן,

הסכימו כדלהלן:

סעיף 1

- (1) לצרכי הסכם זה, אלא אם כן הנוסח קובע אחרת:
- (א) המונח "רשויות תעופה" פירושו, לגבי מדינת ישראל -
משרד התחבורה, ולגבי הרפובליקה הפדראלית של גרמניה -
המיניסטר הפדראלי לתחבורה, ולגבי שתייהן - כל אדם או
סוכנות אשר הוסמכו לבצע את התפקידים הכבוצעים על
ידי הרשויות האמורות;
- (ב) המונח סוביל אוירי מיועד פירושו סוביל כצד אחר
להסכם נקב אחרו בהודעה בכתב לצד השני על ההסכם,
בהתאם לסעיף 3 להסכם זה, להיות סוביל אוירי אשר
יפעיל סירותי אויר בין לאומיים, נקרים המפורטים
בהתאם לס"ק (2) לסעיף 2 של הסכם זה.
- (2) לסונחים "שטח ארץ", סירות אויר, "סירות אויר בין לאומי",
ו-"חניה שלא לצרכי מסחר" יהיו, לענין הסכם זה, המסמעות
כנקבעה בסעיפים 2 ו-96 של האסנה מיום 7 בדצמבר, 1944
בדבר תעופה אזרחית בין-לאומית, כפי שהותקנה בהווה או
חתוקו בעתיד.

סעיף 2

- (1) כל אחד מהצדדים להסכם יעניק לצד השני לשם הפעלתם של
סירותי אויר בין לאומיים על ידי הסובילים האוירים
המיועדים בקרים המפורטים בהתאם לס"ק (2) לסעיף זה,
- (א) את הזכות לסוס סעל לסטח ארצו סבלי לבחוח;
(ב) את הזכות לבחוח בטטח ארצו שלא לצרכי מסחר;
(ג) את הזכות לבחוח בטטח ארצו בנקודות שנמנו בקרים
המפורטים בהתאם לס"ק (2) לסעיף זה, לשם העלאתם או
הורדתם של הנוסעים, דאר ומסעו על כסיס מסחרי.
- (2) הקרים בהם יורשו הסובילים האוירים הסיועוים של הצדדים
להסכם להפעיל סירותי אויר בין לאומיים, יפורטו בלוח קרים
אשר יוסכם עליו בהחלפת אגרות בין סמסלות הצדדים להסכם.

סעיף 3

- (1) סירותי האויר הבין-לאומיים בנחייבים אשר פורטו בהתאם
לס"ק (2) לסעיף 2 של הסכם זה, ניתו להתחיל בהס בכל עת
ובלברו:
- (א) כצד להסכם אשר לו הוענקו הזכויות שסודטו בס"ק (1)
לסעיף 2 קבע בכתב סוביל אוירי אחר, או סובילים
אויריים אחרים.
- (ב) וצד להסכם לו הוענקו זכויות אלו הרטה לסוביל האוירי
או סובילים אויריים לפתוח בסירותי האויר.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE STATE OF ISRAEL

The Federal Republic of Germany and the State of Israel,
Desiring to make arrangements for the regulation of air transport between their respective territories and beyond,
Have agreed as follows:

Article 1. (1) For the purposes of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

a) The term “aeronautical authorities” shall mean in the case of the State of Israel, the Ministry of Transport and Communications; in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

b) The term “designated airline” shall mean an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(2) The terms “territory”, “air service”, “international air service” and “stop for non-traffic purposes” shall, for the purpose of the present Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation² as amended at present or in future.

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

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

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

Article 3. (1) The International air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement may be started at any time, provided

¹ Came into force on 31 October 1980, i.e., 30 days after the exchange of the instruments of ratification, which took place at Bonn on 1 October 1980, in accordance with article 16 (2).

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- a) The Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (1) of Article 2 are granted, has designated one or several airlines in writing, and
- b) The Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.

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

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

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

Article 4. (1) Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of Article 3 of the present Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of the present Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of Article 3 is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultations as provided for in Article 12 of the present Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

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

Article 5. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

Article 6. (1) Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the

territory of the former Contracting Party, shall be exempt from customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges.

(4) Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article under customs supervision.

(5) To the extent that no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

Article 7. (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

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

(3) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of such airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party, and points in third countries, shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

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

Article 8. (1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

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

Article 9. (1) The rates to be charged for passengers and cargo on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, shall be fixed with due regard to all factors, such as cost of operation, a reasonable profit, the characteristics of the various routes and the rates charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof.

(2) The rates shall, if possible, be agreed for each route between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines shall be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or shall, if possible, agree on such rates directly between themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

(3) Any rates so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

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

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

Article 10. Each airline designated by either Contracting Party may maintain and employ its own personnel for its business transactions in the airports and cities in the territory of the other Contracting Party where it intends to maintain an agency; work permits shall not be required. If a designated airline refrains from establishing its own organization at airports in the territory of the other Contracting Party, it shall have its work performed, as far as possible, by the personnel of such airports or of an airline designated by the other Contracting Party in accordance with subparagraph (a) of paragraph (1) of Article 3 of the present Agreement.

Article 11. Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of the present Agreement.

Article 12. (1) Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 11 has not produced any satisfactory results. Such consultation shall begin within sixty days from the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

(2) Any modification of the present Agreement as a result of such consultations shall come into effect after the respective constitutional requirements have been

fulfilled and when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes. Any modification of the Exchange of Notes referred to in Article 2 of the present Agreement shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 13. (1) To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 12 of the present Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted *ad hoc* as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. Such members shall be appointed within sixty days, and such chairman within ninety days, from the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph (2) above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 14. In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 12 of the present Agreement.

Article 15. The present Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO) for registration.

Article 16. (1) The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Bonn.

(2) The present Agreement shall enter into force thirty days after the exchange of instruments of ratification.

(3) Each Contracting Party may at any time give written notice of termination of the present Agreement. It shall then expire one year from the date of receipt of such notice by the other Contracting Party.

DONE at Bonn on 12 February 1971 in six originals, two each in the German, Hebrew and English languages. The German and Hebrew texts shall be equally authentic; in the event of any inconsistency between the German and Hebrew texts, the English text shall prevail.

For the Federal Republic
of Germany:

[Signed — Signé]¹

For the State of Israel:

[Signed — Signé]²

EXCHANGES OF NOTES

I a

DER STAATSSSEKRETÄR DES AUSWÄRTIGEN AMTS³

Bonn, 12 February 1971

Mr. Ambassador,

I have the honour to propose on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany that, in pursuance of Article 2, paragraph 2, of the Agreement, signed today, between the Federal Republic of Germany and the State of Israel concerning Air Transport, the following Arrangement be concluded.

Air Services between our respective territories may be operated on the routes specified in the following Route Schedule:

ROUTE SCHEDULE

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

¹ Points of origin	² Intermediate points	³ Points in the territory of the State of Israel	⁴ Points beyond
A) Points in the Federal Republic of Germany	None	Two points in Israel however not on the same route	None
B) Points in the Federal Republic of Germany	None	One point in Israel	Points East of the State of Israel

¹ Signed by Paul Frank — Signé par Paul Frank.

² Signed by Eliashiv Ben-Horin — Signé par Eliashiv Ben-Horin.

³ The Secretary of State of the External Affairs Office.

II. Routes to be operated by airlines designated by the State of Israel:

¹ Points of origin	² Intermediate points	³ Points in the territory of the Federal Republic of Germany	⁴ Points beyond
A) Points in Israel	None	Two points in Germany however not on the same route	None
B) Points in Israel	None	One point in the Fed- eral Republic of Ger- many	Points in Western Europe Points in USA Points in Canada

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

If the Government of the State of Israel agrees to the above Route Schedule, I have the honour to suggest that this Note and Your Excellency's Note in reply thereto expressing the agreement of your Government shall constitute an Arrangement between our two Governments, to enter into force on the same date as the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the State of Israel signed on 12 February 1971.

Accept, Mr. Ambassador, the assurance of my highest consideration.

[Signed]

FRANK

His Excellency Mr. Eliashiv Ben-Horin
Ambassador of the State of Israel

II a

AMBASSADE D'ISRAËL

Bonn, 12 February 1971

Mr. State Secretary,

I have the honour to confirm the receipt of your note dated 12 February 1971, which reads as follows :

[See note I a]

I have the honour to inform you that the Government of the State of Israel agrees to the Route Schedule contained in your note and to your proposal that your note and the present note in reply shall constitute an Arrangement between our Governments, to enter into force on the same date as the Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the Federal Republic of Germany signed on 12 February 1971.

Accept, Mr. State Secretary, the assurance of my highest consideration.

[Signed — Signé]¹

Mr. Paul Frank
State Secretary
Auswärtiges Amt

I b

DER STAATSSSEKRETÄR DES AUSWÄRTIGEN AMTS²

Bonn, 12 February 1971

Mr. Ambassador,

I have the honour to refer to the consultations between delegations of the Federal Republic of Germany and the State of Israel which took place in Jerusalem between 24 to 27 November 1969.

In the course of the negotiations it was agreed that the provisions of the Route Schedule shall be applicable under the following provisions :

(1) The number of services to be operated by the designated airlines of both contracting parties on Routes I A and II A of the Route Schedule to the Agreement shall be fixed at four flights per week each.

(2) The designated airline of the State of Israel is allowed to operate two of its weekly flights mentioned under para. (1) above on Route II B of the Route Schedule to the Agreement, and as from April 1, 1970 the designated airline of the State of Israel shall be allowed to operate four of its weekly flights mentioned under para. (1) above on this Route. While the designated airline of the State of Israel is exercising its rights to fly beyond Germany and the designated airline of the Federal Republic of Germany does not operate beyond Israel, the conditions of paras. (5) and (6) in the Protocol, signed between the two companies on March 17, 1969, will apply.

(3) When the designated airline of the Federal Republic of Germany is ready to operate flights beyond Israel on Route I B of the Route Schedule to the Agreement both Governments will meet to agree on frequencies and routings based on an equitable balance of revenue of both designated airlines according to the Protocol signed between the two airlines on March 17, 1969.

(4) In case the number of frequencies specified in paras. (1), (2) and (3) should be increased an exchange of views between both Aeronautical Authorities should take place.

(5) This agreement refers to aircraft of Boeing 707 or DC 8 type (excluding stretch version); if any one of the designated airlines will decide to introduce larger aircraft, like 747 or Airbus, a consultation should take place between the two Aeronautical Authorities.

(6) This agreement shall be valid for a period of five years as from the beginning of the Transatlantic Scheduled Services as mentioned in para. (2) above and will be automatically extended, provided that neither of the Contracting Parties has requested consultations in accordance with the provisions of Article 12 of the Air Transport Agreement.

¹ Signed by Eliashiv Ben-Horin — Signé par Eliashiv Ben-Horin.

² Secretary of State of the External Affairs Office.

I have the honour to inform you that the Government of the Federal Republic of Germany agrees to the above Arrangement. I would be grateful if you would let me know whether the Government of the State of Israel likewise agrees to the Arrangement. Should this be the case, this Note and your Note in reply thereto shall constitute an Arrangement between our two Governments, to enter into force on the same date as the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and the State of Israel signed on 12 February 1971.

Accept, Mr. Ambassador, the assurance of my highest consideration.

[Signed — Signé]¹

His Excellency Mr. Eliashiv Ben-Horin
Ambassador of the State of Israel

II b

AMBASSADE D'ISRAËL

Bonn, 12 February 1971

Mr. State Secretary,

I have the honour to confirm the receipt of your note dated 12 February 1971, which reads as follows:

[See note I b]

I have the honour to inform you that the Government of the State of Israel agrees to the above Arrangement and to your proposal that your note and the present note in reply shall constitute an Arrangement between our Governments, to enter into force on the same date as the Air Transport Agreement between the Government of the State of Israel and the Federal Republic of Germany signed on 12 February 1971.

Accept, Mr. State Secretary, the assurance of my highest consideration.

[Signed — Signé]²

Dr. Paul Frank
State Secretary
Auswärtiges Amt

¹ Signed by Paul Frank — Signé par Paul Frank.

² Signed By Eliashiv Ben-Horin — Signé par Eliashiv Ben-Horin.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET L'ÉTAT D'ISRAËL RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

La République fédérale d'Allemagne et l'Etat d'Israël,
Désireux de régler les transports aériens entre leurs territoires et au-delà,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. 1) Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne l'Etat d'Israël, du Ministre des transports et des communications; en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, du Ministre fédéral des transports; et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

b) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant chargée d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2.

2) Les expressions «territoire», «service aérien», «service aérien international» et «escale non commerciale» ont, aux fins du présent Accord, le sens que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944² telle qu'elle a été modifiée ou sera modifiée.

Article 2. 1) Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie, en vue de l'exploitation de services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes visées au paragraphe 2 du présent article,

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

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

Article 3. 1) Les services aériens internationaux sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 pourront être inaugurés à tout moment, à condition :

¹ Entré en vigueur le 31 octobre 1980, soit 30 jours après l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Bonn le 1^{er} octobre 1980, conformément au paragraphe 2 de l'article 16.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour le texte des Protocoles modifiant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297.

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

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

3) Chaque Partie contractante pourra exiger des entreprises désignées par l'autre la preuve qu'elles sont en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elle applique à l'exploitation des services aériens internationaux.

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

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

2) Chaque Partie contractante pourra, par communication écrite adressée à l'autre Partie, et sous réserve des dispositions de l'article 3, remplacer une entreprise désignée par une autre. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que celle dont elle prendra la place.

Article 5. Les droits que chaque Partie contractante exigera pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie ne seront pas plus élevés que ceux qui sont exigés des aéronefs nationaux assurant des services aériens internationaux analogues.

Article 6. 1) Les aéronefs utilisés dans les services internationaux par les entreprises désignées par chaque Partie contractante qui entrent sur le territoire de l'autre Partie, qui le quittent ou qui le survolent, de même que le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions qui se trouvent à bord, seront exonérés des droits de douane et autres droits et taxes perçus à l'occasion de l'importation, de l'exportation ou du transit des marchandises. Cette disposition s'applique également aux marchandises se trouvant à bord de l'aéronef qui sont consommées pendant le survol du territoire de l'autre Partie.

2) Les carburants, lubrifiants, provisions de bord, pièces détachées et l'équipement normal temporairement importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes seront exonérés de tous droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article, s'ils sont, immédiatement ou après avoir été entreposés, soit installés ou pris à bord des aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre

Partie contractante, soit réexportés autrement qu'à bord de ces aéronefs du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été introduits.

3) Les carburants et les lubrifiants pris à bord d'un aéronef d'une entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie et destinés à être utilisés dans les services internationaux seront exonérés de tous droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article, ainsi que de toutes taxes particulières frappant la consommation.

4) Chaque Partie contractante peut faire mettre les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 du présent article sous la surveillance de la douane.

5) Dans la mesure où les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 du présent article sont exonérées de tous droits et taxes, lesdites marchandises ne peuvent faire l'objet d'aucune des interdictions ou restrictions économiques qui pourraient autrement être appliquées à l'occasion de leur importation, de leur exportation ou de leur transit.

Article 7. 1) Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, des services aériens sur chacune des routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

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

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

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

Article 8. 1) Les entreprises désignées devront communiquer aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, un mois au plus tard avant la mise en exploitation des services aériens sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, les types de services qui seront assurés, les types d'aéronefs qui seront utilisés et les indicateurs d'horaires. Il en sera de même en cas de modifications éventuelles.

2) Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres des entreprises désignées par la première Partie dont elles auront besoin pour contrôler la capacité offerte par ces entreprises sur les routes visées au paragraphe 2

de l'article 2 du présent Accord. Ces relevés comprendront tous renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 9. 1) Les tarifs passagers et marchandises à utiliser sur les routes visées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront fixés compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les caractéristiques des divers services et les tarifs appliqués par les autres entreprises desservant tout ou partie de la même route. Ces tarifs seront fixés de la manière indiquée ci-après.

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

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

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

5) Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à l'accord prévu au paragraphe 4 du présent article, il y aura lieu d'appliquer les dispositions de l'article 13 du présent Accord. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui aura refusé son approbation à un tarif donné aura le droit d'exiger de l'autre Partie le maintien du tarif antérieur.

Article 10. Chaque entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes peut employer à titre permanent son propre personnel pour ses transactions commerciales, dans les aéroports et les villes situés sur le territoire de l'autre Partie où elle a l'intention d'exercer ses activités; la délivrance d'un permis de travail ne sera pas exigée. Si une entreprise désignée s'abstient d'installer ses propres bureaux dans les aéroports situés sur le territoire de l'autre Partie, ses activités devront être assurées, autant que possible, par le personnel desdits aéroports ou celui d'une entreprise désignée par l'autre Partie conformément à l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article 3 du présent Accord.

Article 11. Des échanges de vues devront avoir lieu, lorsque la nécessité s'en fera sentir, entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin que celles-ci règlent de concert et en étroite coopération toutes les questions relatives à l'application du présent Accord.

Article 12. 1) Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment, demander que des consultations aient lieu au sujet des modifications à apporter au présent Accord ou au tableau des routes, ou de toute question concernant leur interprétation. Cette disposition s'applique également aux discussions relatives à l'appli-

cation du présent Accord si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime que les échanges de vues, au sens de l'article 11, n'ont pas donné de résultats satisfaisants. Lesdites consultations commenceront dans un délai de 60 jours à dater de la réception de la demande de consultation.

2) Toutes modifications du présent Accord qui résultent de ces consultations entreront en vigueur après que les formalités constitutionnelles ont été remplies et confirmées par un échange de notes diplomatiques. Toutes modifications de l'échange de notes visées à l'article 2 du présent Accord entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

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

2) Le tribunal arbitral sera, pour chaque affaire, composé comme suit : chacune des Parties contractantes nommera un arbitre et ces deux arbitres se mettront d'accord sur le choix d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président, celui-ci devant être nommé par les gouvernements des deux Parties contractantes. Les deux arbitres doivent être nommés dans un délai de 60 jours, et le président dans un délai de 90 jours à dater du moment où l'une des Parties aura informé l'autre de son intention de porter le différend devant un tribunal arbitral.

3) Si les délais prévus au paragraphe 2 ci-dessus ne sont pas observés, chacune des Parties contractantes pourra, sauf convention contraire, prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de procéder aux nominations nécessaires. Si le Président du Conseil de l'OACI est ressortissant de l'une des deux Parties contractantes ou est empêché pour toute autre raison d'accomplir cette tâche, le vice-président suppléant procédera aux nominations nécessaires.

4) Le tribunal arbitral se prononcera à la majorité des voix. Ses décisions auront effet obligatoire pour les deux Parties contractantes. Chacune des Parties supportera les frais de son arbitre ainsi que ceux qu'elle aura engagés pour se faire représenter au cours de la procédure d'arbitrage; les frais concernant le président et tous autres frais seront partagés par moitié entre les deux Parties. Pour le reste, le tribunal arbitral sera maître de sa procédure.

Article 14. Au cas où une convention multilatérale de caractère général relative aux transports aériens à laquelle les Parties contractantes auraient adhéré viendrait à entrer en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront sur celles du présent Accord. Toutes discussions visant à déterminer dans quelle mesure les dispositions de ladite convention mettent fin au présent Accord, le modifient ou le complètent devront se dérouler conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord.

Article 15. Le présent Accord ainsi que toutes modifications qui pourront y être apportées et toutes notes diplomatiques échangées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord seront communiqués au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) aux fins d'enregistrement.

Article 16. 1) Le présent Accord est sujet à ratification. Les instruments de ratification seront échangés aussitôt que faire se pourra.

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

3) Chaque Partie contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre son désir de dénoncer le présent Accord. Ce dernier viendra alors à expiration un an à compter de la date de réception de la notification par l'autre Partie.

FAIT à Bonn le 12 février 1971 en six exemplaires, deux en langue allemande, deux en langue hébraïque et deux en langue anglaise. Les textes en langues allemande et hébraïque feront également foi. En cas de conflit entre ces textes, seul le texte en langue anglaise fera foi.

Pour la République fédérale
d'Allemagne :

[PAUL FRANK]

Pour l'Etat d'Israël :

[ELIASHIV BEN-HORIN]

ÉCHANGES DE NOTES

I a

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU BUREAU DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Bonn, le 12 février 1971

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de vous proposer au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne que, conformément au paragraphe 2 de l'article 2 de l'Accord relatif aux transports aériens qui a été signé aujourd'hui entre la République fédérale d'Allemagne et l'Etat d'Israël, soient conclus les arrangements suivants :

Les services aériens entre nos territoires respectifs pourront être exploités sur les routes indiquées dans le tableau des routes suivant :

TABLEAU DES ROUTES

I. Routes devant être empruntées par des entreprises désignées par la République fédérale d'Allemagne :

¹ Points d'origine	² Points intermédiaires	³ Points sur le territoire de l'Etat d'Israël	⁴ Points au-delà
A) Points en République fédérale d'Allemagne	Aucun	Deux points en Israël mais pas sur la même route	Aucun
B) Points en République fédérale d'Allemagne	Aucun	Un point en Israël	Points à l'est de l'Etat d'Israël

II. Routes devant être empruntées par des entreprises désignées par l'Etat d'Israël :

1 Points d'origine	2 Points intermédiaires	3 Points sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne.	4 Points au-delà
A) Points en Israël	Aucun	Deux points en République fédérale d'Allemagne mais pas sur la même route	Aucun
B) Points en Israël	Aucun	Un point en République fédérale d'Allemagne	Points en Europe de l'Ouest Points aux Etats-Unis d'Amérique Points au Canada

III. Une entreprise désignée peut, si elle le désire, omettre un ou plusieurs des points figurant sur les routes indiquées, à condition que le point de départ soit situé sur le territoire de la Partie contractante qui l'a désignée.

Si le tableau des routes qui précède recontre l'agrément du Gouvernement de l'Etat d'Israël, j'ai l'honneur de suggérer que la présente note et votre réponse en ce sens constituent entre les deux gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux transports aériens entre la République fédérale d'Allemagne et l'Etat d'Israël signé le 12 février 1971.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'Ambassadeur, etc.

[Signé]

FRANK

Son Excellence Monsieur Eliashiv Ben-Horin
Ambassadeur de l'Etat d'Israël

II a

AMBASSADE D'ISRAËL

Bonn, le 12 février 1971

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 12 février 1971 dont la teneur est la suivante :

[Voir note Ia]

J'ai l'honneur de vous informer que le tableau des routes contenu dans votre note et votre proposition visant à ce que ladite note et la présente réponse constituent entre nos deux gouvernements un accord, qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et la République fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens signé le 12 février 1971, rencontrent l'agrément de mon gouvernement.

Je vous prie d'agrèer, etc.

[ELIASHIV BEN-HORIN]

M. Paul Frank
Secrétaire d'Etat
Bureau des affaires étrangères

I b

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU BUREAU DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Bonn, le 12 février 1971

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer aux négociations qui ont eu lieu du 24 au 27 novembre 1969 à Jérusalem entre des délégations de la République fédérale d'Allemagne et l'Etat d'Israël.

Au cours de ces négociations, il a été convenu que les dispositions du tableau des routes s'appliqueront comme suit :

1) Le nombre des services qu'exploiteront les entreprises désignées des deux parties contractantes sur les routes I A et II A du tableau des routes joint à l'Accord sera fixé à quatre vols pour chacune par semaine.

2) L'entreprise désignée de l'Etat d'Israël est autorisée à exploiter deux de ses vols hebdomadaires mentionnés au paragraphe 1 sur la route II B du tableau des routes joint à l'Accord et, à compter du 1^{er} avril 1970, elle sera autorisée à exploiter quatre de ses vols hebdomadaires mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus de cette route. Aussi longtemps que l'entreprise désignée de l'Etat d'Israël utilise les droits qu'elle a de voler au-delà de la République fédérale d'Allemagne et que l'entreprise désignée de la République fédérale d'Allemagne n'exploite pas de services aériens au-delà de l'Etat d'Israël, les dispositions des paragraphes 5 et 6 du Protocole signé entre les deux compagnies le 17 mars 1969 s'appliqueront.

3) Lorsque l'entreprise désignée de la République fédérale d'Allemagne sera prête à exploiter des vols au-delà de l'Etat d'Israël sur la route I B du tableau des routes joint à l'Accord, les deux gouvernements se réuniront pour arrêter le nombre des vols et les routes sur la base d'un équilibre équitable de recettes pour les deux entreprises désignées, conformément au Protocole signé entre les deux entreprises le 17 mars 1969.

4) Au cas où le nombre des vols indiqué aux paragraphes 1, 2 et 3 serait augmenté, les autorités aéronautiques des deux pays procéderont à un échange de vues.

5) Le présent Accord se réfère aux aéronefs du type Boeing 707 ou DC 8 (à l'exclusion de la version allongée). Si l'une des entreprises désignées décide d'utiliser un aéronef plus grand, tel que Boeing 747 ou Airbus, les autorités aéronautiques des deux pays procéderont à des consultations.

6) Le présent Accord aura une période de validité de cinq ans à compter du commencement des services transatlantiques réguliers visés au paragraphe 2 ci-dessus et il sera automatiquement prorogé, à condition qu'aucune des Parties contractantes n'ait présenté une demande de consultations en application de l'article 12 de l'Accord relatif aux transports aériens.

J'ai l'honneur de vous informer que les arrangements ci-dessus rencontrent l'agrément de la République fédérale d'Allemagne. Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir s'ils rencontrent également celui du Gouvernement de l'Etat

d'Israël. Si tel est le cas, la présente note et votre réponse constitueront un accord entre nos deux gouvernements, qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux transports aériens entre la République fédérale d'Allemagne et l'Etat d'Israël signé le 12 février 1971.

Je vous prie d'agréer, etc.

[FRANK]

Son Excellence Monsieur Eliashiv Ben-Horin
Ambassadeur de l'Etat d'Israël

II b

AMBASSADE D'ISRAËL

Bonn, le 12 février 1971

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 12 février 1971 dont la teneur est la suivante :

[Voir note Ib]

J'ai l'honneur de vous informer que les arrangements ci-dessus et votre proposition visant à ce que votre note et la présente réponse constituent entre nos deux gouvernements un accord, qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et la République fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens signé le 12 février 1971, rencontrent l'agrément de mon gouvernement.

Je vous prie d'agréer, etc.

[ELIASHIV BEN-HORIN]

Monsieur Paul Frank
Secrétaire d'Etat
Bureau des affaires étrangères

No. 19946

**FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
JAMAICA**

**Air Transport Agreement (with exchange of notes). Signed
at Kingston on 6 November 1975**

Authentic texts: German and English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
JAMAÏQUE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec échange de
notes). Signé à Kingston le 6 novembre 1975**

Textes authentiques : allemand et anglais.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin
1981.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND JAMAICA ÜBER DEN LUFTVERKEHR

Die Bundesrepublik Deutschland und die Regierung von Jamaika, als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, in dem Wunsch, ein Abkommen zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen, haben folgendes vereinbart:

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

a) „Zivilluftfahrtabkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrtabkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, sofern diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;

b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf Jamaika der für die Zivilluftfahrt zuständige Minister, die Genehmigungsbehörde für den Luftverkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

c) „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das nach Artikel 3 bezeichnet und ermächtigt worden ist;

d) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die der Staatshoheit, dem Schutz oder der Treuhandverwaltung dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer;

e) „Fluglinienverkehr“ jeder planmäßige Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durchgeführt wird;

f) „internationaler Fluglinienverkehr“ einen Luftverkehr der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat erfolgt;

g) „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post und

h) „Tarif“ der in Artikel 12 Absatz 1 definierte Begriff.

Artikel 2. (1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Absatz 4 festgelegten Linien. Dieser Verkehr und diese Linien sind im folgenden als „vereinbarter Fluglinienverkehr“ und „festgelegte Linien“ bezeichnet.

(2) Im Rahmen dieses Abkommens genießt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei beim Betrieb des internationalen Linienverkehrs folgende Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) in dem genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken vorzunehmen;
- c) in dem genannten Hoheitsgebiet an den Punkten, die im Fluglinienplan festgelegt sind, zu landen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

(3) Absatz 1 ist nicht so auszulegen, als werde dem Unternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Post und Fracht zur entgeltlichen Beförderung nach einem anderen Ort im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei aufzunehmen. Das Unternehmen, das von einer Vertragspartei zur Bedienung einer Linie mit mehr als einem Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bezeichnet worden ist, kann jedoch an jedem dieser Punkte eine Zwischenlandung für den Verkehr vornehmen, der auf Grund eines Flugscheins oder Frachtbriefs zur Beförderung mit demselben Unternehmen auf einer durchgehenden Reise von oder nach einem Punkt außerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei berechtigt ist.

(4) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Vertragsparteien vereinbart wird.

Artikel 3. (1) Jede Vertragspartei kann ein Luftverkehrsunternehmen zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs bezeichnen. Diese Bezeichnung wird der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege schriftlich zugeleitet.

(2) Nach Empfang einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, welche die genannte Luftfahrtbehörde in Übereinstimmung mit dem Zivilluftfahrtabkommen auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unter Anlegung eines vernünftigen Maßstabs üblicherweise anwendet.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 genannte Betriebsgenehmigung zu verweigern oder dem bezeichneten Unternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 genannten Rechte die von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen zu machen, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zustehen.

(5) Ein so bezeichnetes und ernächtigtes Unternehmen kann jederzeit den vereinbarten Fluglinienverkehr aufnehmen, sofern für diesen ein nach Artikel 12 festgesetzter Tarif in Kraft ist.

Artikel 4. (1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen sowie die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder den von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen zu unterwerfen,

- a) wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der anderen Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zustehen;
- b) wenn dieses Unternehmen die im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht befolgt oder
- c) wenn das Unternehmen auf andere Weise seinen Betrieb nicht nach Maßgabe dieses Abkommens durchführt.

(2) Falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nach Absatz 1 nicht sofort erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften zu verhindern, wird dieses Recht nur nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

Artikel 5. (1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei über den Einflug oder Ausflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb und Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets finden auf die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Anwendung wie auf die Luftfahrzeuge des eigenen Unternehmens und werden von den ersteren beim Einflug, beim Ausflug und für die Dauer ihres Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei befolgt.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei in bezug auf den Einflug oder Ausflug von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht eines Luftfahrzeugs nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet, einschließlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind beim Einflug, beim Ausflug und für die Dauer ihres Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei durch oder in bezug auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei zu befolgen.

Artikel 6. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind und deren Gültigkeit nicht abgelaufen ist, werden von der anderen Vertragspartei zum Betrieb der Linien und des Linienverkehrs, wie sie in diesem Abkommen vorgesehen sind, als gültig anerkannt, vorausgesetzt, daß die Anforderungen, nach denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder für gültig erklärt worden sind, den Mindestanforderungen, die auf Grund des Zivilluftfahrtabkommens jeweils aufgestellt werden, entsprechen oder darüber hinausgehen. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt worden sind, für Flüge über dem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 7. Jede Vertragspartei kann gerechte und angemessene Gebühren für die Benutzung der öffentlichen Flughäfen und sonstigen Einrichtungen in ihrem Zuständigkeitsbereich erheben oder erheben lassen, sofern diese Gebühren nicht höher sind als diejenigen, die für die Benutzung dieser Flughäfen und Einrichtungen durch ihre inländischen Luftfahrzeuge im ähnlichen internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 8. (1) Die von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge sowie Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) an Bord eines Luftfahrzeugs des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei bleiben bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in diesem Hoheitsgebiet frei von Zöllen, Untersuchungsgebühren oder sonstigen Abgaben oder Gebühren, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben, bis sie wieder ausgeführt werden, auch wenn diese Vorräte von den Luftfahrzeugen während des Fluges über diesem Hoheitsgebiet verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände für Luftfahrzeuge und Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak), die von der einen Vertragspartei oder ihrem bezeichneten Unternehmen oder in deren Auftrag in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder dort an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden und zur ausschließlichen Verwendung durch die Luftfahrzeuge oder in den Luftfahrzeugen dieses Unternehmens bestimmt sind, werden in bezug auf die in Absatz 1 genannten Zölle, die Untersuchungsgebühren und andere ähnliche staatliche oder örtliche Abgaben und Gebühren von der letztgenannten Vertragspartei nicht weniger günstig behandelt, als dies bei ihrem nationalen Luftverkehrsunternehmen im internationalen Fluglinienverkehr der Fall ist. Keinesfalls darf das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei weniger günstig behandelt werden als die Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten im internationalen Fluglinienverkehr von und nach dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

(3) Jede Vertragspartei kann verlangen, daß die in den Absätzen 1 und 2 genannten Waren unter Zollüberwachung gehalten werden.

Artikel 9. Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord eines Luftfahrzeugs einer Vertragspartei verbleiben, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebiets entladen werden. In einem solchen Fall können die Waren der Überwachung der genannten Behörden unterstellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis gemäß den Zollbestimmungen anderweitig über sie verfügt wird.

Artikel 10. (1) Dem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten betreiben.

(2) Beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs hat das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der von letzterem ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von dem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei unterhaltene vereinbarte Fluglinienverkehr entspricht dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis auf den festgelegten Linien und dient vor allem dazu, im Rahmen eines angemessenen Ladefaktors ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat.

(4) Das Recht jedes bezeichneten Unternehmens, internationale Beförderungen zwischen dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und den Hoheitsgebieten

dritter Staaten durchzuführen, wird nach den allgemeinen Grundsätzen einer normalen Entwicklung, zu dem sich beide Vertragsparteien bekennen, und in der Weise ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

Artikel 11. Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die billigerweise angefordert werden können, um das im vereinbarten Fluglinienverkehr von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 12. (1) Der Ausdruck „Tarif“ bedeutet die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht zu entrichtenden Preise und die Bedingungen zu denen diese Preise Anwendung finden, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agenturen und sonstige Nebenbetriebe, ausgenommen jedoch das Entgelt und die Bedingungen für die Beförderung von Post.

(2) Die Tarife, die auf den festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, solche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(3) Die in Absatz 2 erwähnten Tarife und die damit zusammenhängenden Agenturprovisionssätze werden nach Möglichkeit für jede der festgelegten Linien zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen unter Berücksichtigung der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen, welche diese Linie oder ähnliche Linien ganz oder teilweise betreiben, und des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbands vereinbart. Die so vereinbarten Tarife unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

(4) Die so vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens sechzig (60) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind. Die Genehmigung wird ausdrücklich erteilt.

(5) Können sich die bezeichneten Unternehmen nicht einigen oder werden die Tarife von der Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei nicht genehmigt, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien um eine Festsetzung der Tarife im beiderseitigen Einvernehmen.

(6) Wird ein solches Einvernehmen nicht erzielt, so wird die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsverfahren nach Artikel 16 unterworfen.

(7) Ein nach diesem Artikel festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif festgesetzt wird.

Artikel 13. Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, alle Gewinnüberschüsse, die dieses Unternehmen in ihrem Hoheitsgebiet im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht erzielt hat, zum amtlichen Wechselkurs frei zu transferieren.

Artikel 14. (1) Im Geiste enger Zusammenarbeit findet zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit ein Meinungsaustausch statt, um die Durchführung und befriedigende Einhaltung dieses Abkommens und seines Fluglinienplans zu gewährleisten.

(2) Jede Vertragspartei kann eine Konsultation beantragen, die innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags beginnt, es sei denn, beide Vertragsparteien einigen sich auf eine Verlängerung dieses Zeitraums.

Artikel 15. Hält eine Vertragspartei die Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens und des Fluglinienplans für wünschenswert, so kann sie eine Konsultation zwischen den beiden Vertragsparteien beantragen. Diese Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags; eine gegebenenfalls zwischen den Vertragsparteien vereinbarte Änderung tritt in Kraft, sobald die verfassungsrechtlichen oder gesetzlichen Erfordernisse beider Vertragsparteien erfüllt und durch Notenwechsel bestätigt worden sind.

Artikel 16. (1) Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und des Fluglinienplans bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese auf dem Verhandlungsweg beizulegen. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, eine Regelung durch Verhandlungen zu erreichen, so wird die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt.

(2) Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern, von denen jede Vertragspartei je eines benennt; das dritte wird von den beiden so benannten Schiedsrichtern bestellt, darf jedoch nicht Staatsangehöriger einer der beiden Vertragsparteien sein. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig Tagen nachdem eine Vertragspartei von der anderen eine diplomatische Note mit der Mitteilung erhalten hat, daß sie eine schiedsgerichtliche Entscheidung der Meinungsverschiedenheit beantragt; der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von dreißig Tagen nach Ablauf der Sechzigtagfrist bestellt. Unterläßt es eine Vertragspartei, ihren Schiedsrichter zu benennen, oder wird über die Bestellung des dritten Schiedsrichters keine Einigung erzielt, so werden der oder die fehlenden Schiedsrichter auf Antrag einer Vertragspartei vom Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation bestellt. In einem solchen Fall muß der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines dritten Staates sein; er wird als Obmann des Schiedsgerichts tätig.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns und alle sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(4) Sofern und solange es eine Vertragspartei oder das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei versäumt, eine nach Absatz 3 ergangene Entscheidung zu befolgen, kann die andere Vertragspartei alle Rechte und Vorrechte einschränken, vorenthalten oder widerrufen, die sie auf Grund dieses Abkommens der säumigen

Vertragspartei oder deren bezeichneten Unternehmen oder dem säumigen bezeichneten Unternehmen gewährt hat.

Artikel 17. Wird ein allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen geschlossen, das für beide Vertragsparteien verbindlich wird, so wird dieses Abkommen durch einen Notenwechsel so geändert, daß es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens in Einklang steht.

Artikel 18. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Weg ihren Beschluß notifizieren, dieses Abkommen zu beenden. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Fall der Kündigung tritt das Abkommen zwölf Monate nach dem Datum des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien zurückgenommen wird. Wird von der anderen Vertragspartei der Eingang der Kündigung nicht bestätigt, so gilt sie vierzehn Tage nach dem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

Artikel 19. Dieses Abkommen, sein Fluglinienplan und alle diesbezüglichen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 20. Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch von Noten zwischen den Vertragsstaaten, in denen die Ratifikation gemäß ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren notifiziert wird, in Kraft.

Artikel 21. Dieses Abkommen tritt an dem Tag, an dem es nach Artikel 20 in Kraft tritt, an die Stelle aller zwischen den Vertragsparteien geltenden Vereinbarungen über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND JAMAICA

The Federal Republic of Germany and the Government of Jamaica,
Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944²

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. For the purposes of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

a) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; in the case of Jamaica the Minister responsible for Civil Aviation, the Air Transport Licensing Board or in both cases, any other person or agency authorised to perform the functions exercised by the said authorities;

c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;

d) The term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State;

e) The term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

f) The term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

g) The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, mail or cargo; and

h) The term "tariff" has the meaning assigned to it in paragraph 1 of Article 12.

Article 2. (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in accordance with paragraph 4 of this Article. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

¹ Came into force on 11 April 1980, i.e., 30 days after an exchange of notes confirming that the constitutional procedures had been fulfilled, in accordance with article 20.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international services, the following rights:

- a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- c) To make stops in the said territory at the points specified in the Route Schedule for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, mail and cargo.

(3) Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail or cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party. However, the airline designated by one Contracting Party to provide service over a route containing more than one point in the territory of the other Contracting Party may provide a stopover at any of such points to traffic moving on a ticket or waybill providing for transportation on the same airline on a through journey to or from a point outside the territory of such other Contracting Party.

(4) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorised to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an Exchange of Notes between the Contracting Parties.

Article 3. (1) Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party.

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 4. (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights —

- a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or
- c) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 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 airline designated by the other Contracting Party as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

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

Article 6. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in the present Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. 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 the other Contracting Party.

Article 7. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international air services.

Article 8. (1) Aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party, as well as fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, on arriving in the territory of the other Contracting Party provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-

exported, even though such supplies are used by such aircraft on flights over that territory.

(2) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board an aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded by the first Contracting Party in respect of customs duties as mentioned in paragraph 1, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to its national airline engaged in the operation of international air services. In any case the treatment of the designated airline of either Contracting Party shall not be less favourable than that accorded to airlines of third countries engaged in the operation of international air services to and from the territory of the other Contracting Party.

(3) Each Contracting Party may require the goods mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article to be kept under customs supervision.

Article 9. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 10. (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take account of the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline.

(4) The right of each of the designated airlines to carry international traffic between the territory of the other Contracting Party and the territories of third countries shall be exercised in conformity with the general principles of normal development to which both Contracting Parties subscribe and subject to the conditions that the capacity shall be related to:

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

Article 11. The aeronautical authorities of a Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such

periodic or other statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destination of such traffic.

Article 12. (1) The term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(2) The tariffs to be charged for passengers and cargo on the specified routes shall be fixed with due regard to all relevant factors, including cost of operation, a reasonable profit, the characteristics of the various routes and the tariffs charged by any other airlines which operate over the same route or parts thereof.

(3) The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, shall if possible be agreed upon in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned who will take into consideration the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the route or similar routes and the International Air Transport Association rates fixing formula. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(4) Any tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than sixty (60) days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree. This approval will be given expressly.

(5) If the designated airline cannot agree, or if the tariffs are not approved by the aeronautical authorities of one Contracting Party, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement.

(6) In default of agreement the dispute shall be submitted to arbitration as provided for in Article 16 hereafter.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff is established.

Article 13. Each Contracting Party grants to the designated Airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange of the excess of receipts over expenditure earned by the airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

Article 14. (1) In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall exchange views from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and its Schedule.

(2) Either Contracting Party may request consultation which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 15. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement and the Route Schedule it may request consultation between the two Contracting Parties. Such consultation shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request, and the modifica-

tion, if agreed between the Contracting Parties, shall come into effect when the constitutional or legal requirements of each Contracting Party have been fulfilled and confirmed by an Exchange of Notes.

Article 16. (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement and its Route Schedule the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation the dispute shall be submitted for decision to an arbitral tribunal.

(2) The arbitral tribunal shall be composed of three members, one to be named by each Contracting Party, and the third to be appointed by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within sixty days of the date of delivery by either Contracting Party to the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within thirty days after such period of sixty days. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator or if the third arbitrator is not agreed upon the vacancies thereby created shall be filled by persons designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization on application by either Contracting Party. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the Arbitral Tribunal.

(3) The decision of the arbitral tribunal shall be by a majority of votes. Such decision shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation at the arbitral proceedings; the cost of the President of the Tribunal and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

(4) If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline of that Contracting Party or to the designated airline in default as the case may be.

Article 17. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which the two Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended by an Exchange of Notes so as to conform with the provisions of such convention.

Article 18. Either of the Contracting Parties may at any time notify the other through diplomatic channels of its decision to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event of such notice being given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice to terminate by the other Contracting Party, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 19. The present Agreement, its Route Schedule and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20. The present Agreement shall come into force thirty days after the day of an Exchange of Notes by the Contracting States notifying its ratification in accordance with their respective constitutional procedures.

Article 21. The present Agreement supersedes any arrangements in force between the Contracting Parties in relation to air services between and beyond their respective territories on the date on which the present Agreement shall come into force in accordance with the provisions of Article 20.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Kingston am 6. November 1975 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik
Deutschland:

KLAUS TIMMERMANN

Für die Regierung
von Jamaika:

ERIC O. BELL

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

DONE at Kingston this 6th day of November, 1975, in two originals, each in [the] German and English languages, both texts being equally authentic.

For the Federal Republic
of Germany:

KLAUS TIMMERMANN

For the Government
of Jamaica:

ERIC O. BELL

EXCHANGE OF NOTES — ÉCHANGE DE NOTES

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER
DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

THE AMBASSADOR
OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Kingston, den 6. November 1975

Herr Minister!

Ich beehre mich, Ihnen in Ausführung des Artikels 2 Absatz 4 des am 6. November 1975 unterzeichneten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Jamaika über den Luftverkehr namens der Regierung der Bundesrepublik Deutschland folgende Vereinbarung vorzuschlagen:

Der Fluglinienverkehr zwischen unseren Hoheitsgebieten kann auf den in nächstehendem Fluglinienplan festgelegten Linien durchgeführt werden:

FLUGLINIENPLAN

I. Linien, auf denen der Fluglinienverkehr in beiden Richtungen von dem bezeichneten Unternehmen der Regierung von Jamaika durchgeführt werden kann:

<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Punkte in der Bundesrepublik Deutschland</i>	<i>Punkte darüber hinaus</i>
<i>Linie 1:</i> Punkte in Jamaika	Zwei Punkte in Ländern der Karibik (Große und Kleine Antillen) die Bahamas zwei Punkte in Afrika	Zwei Punkte in der Bundesrepublik Deutschland ¹	Sechs Punkte in Europa Zwei Punkte im Nahen Osten
<i>Linie 2:</i> Punkte in Jamaika		Drei Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	

Fußnote 1: Die Luftfahrtbehörde von Jamaika wählt die Punkte in der Bundesrepublik Deutschland aus und setzt die Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland darüber in Kenntnis. Zwei Punkte der Linie 2 müssen mit zwei der für die Linie 1 gewählten Punkte identisch sein. Änderungen in der Auswahl der Punkte werden nicht häufiger als einmal in sechs Monaten vorgenommen. Die gewählten Punkte in der Bundesrepublik Deutschland können vorbehaltlich Artikel 2 Absatz 3 dieses Abkommens auf demselben Flug bedient werden.

DER BOTSCHAFTER
DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

THE AMBASSADOR
OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

Kingston, 6th November, 1975

Mr. Minister,

I have the honour in implementation of Article 2 (4) of the Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and Jamaica signed on 6th November, 1975 to propose to you on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany that the following Arrangement be concluded.

Air services between our respective territories may be operated on the routes specified in the following Route Schedule:

ROUTE SCHEDULE

I. Routes on which air services may be operated in both directions by the designated airline of the Government of Jamaica:

	<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in the Federal Republic of Germany</i>	<i>Points beyond</i>
<i>Route 1:</i>	Points in Jamaica	Two points in countries in the Caribbean (Greater and Lesser Antilles) The Bahamas Two points in Africa	Two points in the Federal Republic of Germany ¹	Six points in Europe Two points in the Middle East
<i>Route 2:</i>	Points in Jamaica		Three points in the Federal Republic of Germany	

¹ The aeronautical authorities of Jamaica shall select the points in the Federal Republic of Germany and notify the aeronautical authorities of the Federal Republic of Germany. Two of the points on Route 2 must be the same as the points selected on Route 1. Changes in the points selected will not be made more frequently than once every six months. The selected points in the Federal Republic of Germany may be served on the same flight, subject to the provisions of Article 2 (3) of the present Agreement.

II. Linien, auf denen der Fluglinienverkehr in beiden Richtungen von dem bezeichneten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt werden kann:

II. Routes on which air services may be operated in both directions by the designated airline of the Federal Republic of Germany:

	<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Punkte in Jamaika</i>	<i>Punkte darüber hinaus</i>
<i>Linie 1:</i>	Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	New York oder Boston oder Philadelphia ¹ Nassau/Bahamas ²	Zwei Punkte in Jamaika ³	Guatemala, Panama Bogotá, Quito, Guayaquil, Lima, La Paz, Santiago de Chile ⁴
<i>Linie 2:</i>	Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Madrid oder Lissabon und/oder Las Palmas oder Casablanca Nassau/Bahamas ² San Juan/Puerto Rico Santo Domingo Port-au-Prince	Zwei Punkte in Jamaika ³	Guatemala, Panama Bogotá, Quito, Guayaquil, Lima, La Paz, Santiago de Chile ⁴

Fußnote 1: Die Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland wählt den Punkt in den USA aus und setzt die Luftfahrtbehörde von Jamaika darüber in Kenntnis. Änderungen in der Auswahl des Punktes werden nicht häufiger als einmal in sechs Monaten vorgenommen. Solange ein jamaikanisches Unternehmen den gewählten Punkt bedient, muss das bezeichnete Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland einen Punkt oder Punkte auf der festgelegten Linie über Jamaika hinaus in Mittel- oder Südamerika bedienen.

Fußnote 2: Zwischen Nassau/Bahamas und Jamaika werden keine Verkehrsrechte ausgeübt; Zwischenlandungen sind jedoch erlaubt.

Fußnote 3: Die Punkte in Jamaika können vorbehaltlich Artikel 2 Absatz 3 dieses Abkommens auf demselben Flug bedient werden.

Fußnote 4: Die Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland wählt fünf Punkte aus und setzt die Luftfahrtbehörde von Jamaika darüber in Kenntnis. Änderungen in der Auswahl der Punkte werden nicht häufiger als einmal jährlich vorgenommen.

	<i>Points of origin</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Jamaica</i>	<i>Points beyond</i>
<i>Route 1:</i>	Points in the Federal Republic of Germany	New York or Boston or Philadelphia ¹ Nassau/Bahamas ²	Two points in Jamaica ³	Guatemala, Panama Bogotá, Quito, Guayaquil, Lima, La Paz, Santiago de Chile ⁴
<i>Route 2:</i>	Points in the Federal Republic of Germany	Madrid or Lisbon and/or Las Palmas or Casablanca Nassau/Bahamas ² San Juan/Puerto Rico Santo Domingo Port-au-Prince	Two points in Jamaica ³	Guatemala, Panama Bogotá, Quito, Guayaquil, Lima, La Paz, Santiago de Chile ⁴

¹ The aeronautical authorities of the Federal Republic of Germany shall select the point in the United States of America and notify the aeronautical authorities of Jamaica. Changes in the point selected will not be made more frequently than once every six months. During any period that a Jamaican airline is serving the point selected, the designated airline of the Federal Republic of Germany must serve a point or points beyond Jamaica in Central or South America on the specified route.

² No traffic rights shall be exercised between Nassau/Bahamas and Jamaica, but stop-overs shall be permitted.

³ The points in Jamaica may be served on the same flight, subject to the provisions of Article 2 (3) of the present Agreement.

⁴ The aeronautical authorities of the Federal Republic of Germany shall select five points and notify the aeronautical authorities of Jamaica. Changes in the points selected will not be made more frequently than once a year.

III. 1. Auf jeder der festgelegten Linien können ein oder mehrere Punkte nach der Entscheidung des bezeichneten Unternehmens auf einem oder auf allen Flügen ausgelassen werden, wenn der Abgangspunkt dieser Linie im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das Unternehmen bezeichnet hat.

2. Auf den festgelegten Linien können die bezeichneten Unternehmen auf einem oder auf allen Flügen alle in der Linie eingeschlossenen Punkte in beliebiger Reihenfolge bedienen, ohne Rücksicht darauf, ob die Punkte als Zwischenlandepunkte oder als Punkte darüber hinaus bezeichnet sind.

Falls sich die Regierung von Jamaika mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt, werden diese Note und die das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortnote eine Vereinbarung zwischen unseren Regierungen bilden, die am gleichen Tage in Kraft tritt, wie das eingangs erwähnte Abkommen.

III. 1. The designated airline may, if it so desires, omit one or more points on any or all flights on a specific route, provided that the point of origin of such route lies in the territory of the Contracting Party that has designated the airline.

2. The designated airline may on any or all flights on the specified routes serve in any order all the points included in the route irrespective of whether shown as an intermediate point or point beyond.

If the Government of Jamaica agrees to the above Route Schedule the present Note and your Note, Mr. Minister, in reply thereto expressing your Government's agreement shall constitute an Arrangement between our two Governments, to enter into force on the same date as the aforementioned Air Transport Agreement.

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

Accept, Mr. Minister, the assurance of my highest consideration.

[Signed — Signé]

KLAUS TIMMERMANN

[Signed — Signé]

KLAUS TIMMERMANN

An den Aussenminister von Jamaika
Herrn Dudley J. Thonipson, Q.C.
Aussenministerium
Kingston

The Honourable
Dudley J. Thompson, Q.C.
Minister of External Affairs
Ministry of External Affairs
Kingston

II

Kingston, Jamaica, 6th November, 1975

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Note dated 6th November, 1975, which reads as follows:

[See note I]

I have the honour to inform you that the Government of Jamaica agrees to the Route Schedule contained in your Note and to your proposal that your Note and the present Note in reply shall constitute an Arrangement between our Governments, to enter into force on the same date as the Air Transport Agreement between the Government of Jamaica and the Federal Republic of Germany signed on 6th November, 1975.

Accept, Excellency, the assurance of my highest consideration.

[Signed]

DUDLEY J. THOMPSON
Minister of External Affairs

His Excellency Dr. Klaus Timmermann
Ambassador of the Federal Republic
of Germany

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA JAMAÏQUE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

La République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement jamaïquin,
Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier. Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire :

a) Le terme «Convention» désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et toute modification apportée aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, pour autant que ces annexes ou modifications soient entrées en vigueur à l'égard des Parties contractantes ou aient été ratifiées par elles;

b) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports, et, en ce qui concerne la Jamaïque, du Ministre responsable de l'aviation civile, l'Air Transport Licensing Board, ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions habituellement exercées par lesdites autorités;

c) L'expression «entreprise de transport aérien désignée» s'entend de toute entreprise de transport aérien qui aura été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme «territoire», en ce qui concerne un Etat, désigne les étendues terrestres placées sous la souveraineté, la protection ou la tutelle de cet Etat, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes;

e) L'expression «service aérien» désigne tout service assuré régulièrement par des aéronefs affectés au transport public de voyageurs, de courrier ou de marchandises;

f) L'expression «service aérien international» désigne un service qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats;

g) L'expression «escale non commerciale» signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

h) Le terme «tarif» a le sens qu'on lui donne dans le paragraphe 1 de l'article 12.

¹ Entré en vigueur le 11 avril 1980, soit 30 jours après l'échange de notes confirmant l'accomplissement des formalités constitutionnelles, conformément à l'article 20.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles modifiant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297.

Article 2. 1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord, en vue d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en application du paragraphe 4 du présent article. Ces services et routes sont ci-après respectivement dénommés «services convenus» et «routes spécifiées».

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante auront le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) D'y faire escale aux points indiqués dans le tableau des routes en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

3) Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie. Toutefois, l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante pour exploiter des services aériens sur une route comportant plus d'un point sur le territoire de l'autre Partie contractante peut assurer une escale à l'un quelconque de ces points lorsque le billet ou le connaissance aérien prévoit le transport par la même entreprise sur un vol direct jusqu'à un point situé en dehors du territoire de cette autre Partie contractante, ou à partir d'un tel point.

4) Les routes sur lesquelles les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront précisées dans un tableau des routes qui sera convenu dans un échange de notes entre les deux Parties.

Article 3. 1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien qui sera chargée d'exploiter les services convenus. Cette désignation sera notifiée par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante.

2) Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

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

4) Chaque Partie contractante pourra refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou soumettre l'exercice par l'entreprise de transport aérien désignée des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord aux conditions qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5) Toute entreprise de transport aérien, une fois désignée et autorisée, pourra à tout moment commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif fixé conformément à l'article 12 du présent Accord leur soit applicable.

Article 4. 1) Chaque Partie contractante pourra retirer une autorisation d'exploitation, suspendre l'exercice par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord, ou soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

- a) Dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou
- b) Si l'entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits; ou
- c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2) Sauf nécessité immédiate de prendre des mesures de retrait ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que les lois ou règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 5. 1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, de la même manière qu'ils s'appliquent aux siens et seront respectés par ces aéronefs à l'entrée dans le territoire et à la sortie du territoire de la première Partie contractante, de même que pendant leur séjour sur ledit territoire.

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages, du courrier ou des marchandises transportés par les aéronefs, notamment les règlements relatifs aux formalités d'admission, de congé et d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, courrier ou marchandises de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et seront respectés par eux ou en leur nom, à l'entrée dans le territoire ou à la sortie du territoire de la première Partie contractante, et pendant leur présence sur ledit territoire.

Article 6. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des routes et des services définis dans le présent Accord, sous réserve que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces certificats ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales qui pourraient être établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 7. Chaque Partie contractante peut prélever ou permettre que soient prélevées des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports publics et des autres installations sous son contrôle, à condition que ces redevances ne soient

pas plus élevées que les droits que paieraient ses aéronefs nationaux assurant des services aériens similaires.

Article 8. 1) Les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que les carburants, lubrifiants, pièces détachées, équipement normal et provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), qui restent à bord desdits aéronefs, sont exemptés des droits de douane, frais d'inspection et autres charges du même type à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que ce matériel et ces provisions restent à bord des aéronefs jusqu'au moment où ils sont réexportés, même s'ils sont utilisés par les aéronefs au cours des vols au-dessus de ce territoire.

2) Les carburants, les lubrifiants, pièces détachées, équipement ordinaire et provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) introduits sur le territoire d'une Partie contractante, ou embarqués à bord d'un aéronef dans ce territoire, par l'autre Partie contractante ou l'entreprise de transport aérien qu'elle a désignée, ou au nom de celles-ci, et destinés seulement à être utilisés par ou dans les aéronefs de ladite entreprise de transport aérien, se voient accorder par la première Partie contractante, pour ce qui est des droits de douane visés au paragraphe 1, des frais d'inspection et des autres droits similaires imposés au niveau local ou national, un traitement pas moins favorable que celui que cette Partie contractante accorde à ses aéronefs nationaux assurant des services aériens internationaux. En tout état de cause, le traitement accordé à l'entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sera pas moins favorable que celui accordé aux entreprises de transport aérien de pays tiers assurant des services aériens internationaux à partir et à destination du territoire de l'autre Partie contractante.

3) Chaque Partie contractante peut exiger que les biens visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous contrôle douanier.

Article 9. L'équipement normal, les articles et les approvisionnements à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 10. 1) Les entreprises désignées auront la possibilité d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées entre les territoires des deux pays.

2) L'entreprise de chacune des Parties contractantes devra, en exploitant les services aériens convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus qui sont exploités par l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins des usagers en matière de transport et auront pour objectif essentiel d'offrir, moyennant un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité suffisante pour répondre à la demande effective et raisonnablement prévisible de trafic à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et en provenance de celui-ci.

4) Le droit de chacune des entreprises de transport aérien désignées d'assurer un service international entre le territoire de l'autre Partie contractante et les territoires de pays tiers s'exercera conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

- a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux exigences du trafic des régions desservies par le service convenu, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 11. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour déterminer la capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante. Ces relevés contiendront toutes les informations requises pour évaluer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 12. 1) Le terme « tarif » signifie le prix perçu pour le transport de passagers et de marchandises et les conditions dans lesquelles il est appliqué, y compris les commissions perçues et les conditions imposées par les agences et autres services auxiliaires, mais non compris les paiements et les conditions concernant le transport du courrier.

2) Les tarifs qui seront fixés pour le transport de passagers et de marchandises sur les routes spécifiées seront établis en tenant dûment compte de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un profit raisonnable, les caractéristiques des diverses routes et les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien desservant la même route ou des tronçons de celle-ci.

3) Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article, ainsi que les commissions d'agence, seront si possible fixés d'un commun accord pour chacune des routes spécifiées par les entreprises de transport aérien désignées concernées; ces entreprises devront autant que possible tenir compte des tarifs des autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la même route ou des routes similaires ainsi que de la formule de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités des deux Parties contractantes.

4) Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes soixante (60) jours au moins avant la date prévue pour leur entrée en vigueur; dans certains cas, ce délai pourra être abrégé si lesdites autorités y consentent. Cette approbation pourra être donnée formellement.

5) Si les entreprises de transport aérien désignées n'arrivent pas à s'entendre ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer les tarifs par accord mutuel.

6) Faute d'accord, le différend fera l'objet d'un arbitrage conformément aux dispositions prévues à l'article 16 ci-après.

7) Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

Article 13. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes réalisés par ces entreprises sur son territoire à l'occasion du transport de passagers, de courrier et de marchandises.

Article 14. 1) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord et du tableau des routes qui y est annexé.

2) Chaque Partie contractante pourra demander qu'aient lieu des consultations, qui pourront se faire directement ou par correspondance et commenceront dans les soixante (60) jours de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'acceptent d'un commun accord une extension de cette période.

Article 15. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier l'une quelconque des clauses du présent Accord et le tableau des routes, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les deux Parties contractantes. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours suivant la date de la réception de la demande, et si cette modification est convenue entre les Parties contractantes, elle entrera en vigueur après que, les modalités prévues aux termes de la Constitution de chacune des Parties contractantes ayant été accomplies, ladite modification aura été confirmée par un échange de notes.

Article 16. 1) Si un différend intervient entre les Parties contractantes à propos de l'interprétation ou de l'application du présent Accord et du tableau des routes qui lui est annexé, les Parties contractantes s'efforceront tout d'abord de le régler au moyen de négociations entre elles. Si ces négociations n'aboutissent pas à un accord, le différend sera soumis à un tribunal arbitral qui tranchera.

2) Le tribunal arbitral sera composé de trois membres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant choisi par les deux premiers, à condition que ce tiers arbitre ne soit pas un ressortissant de l'une ou l'autre Partie. Chaque Partie contractante nommera un arbitre dans les 60 jours de la date de réception par l'une d'elles d'une notification de l'autre, par la voie diplomatique, demandant l'arbitrage du différend et le tiers arbitre sera désigné dans les 30 jours suivant cette période de 60 jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne parvient pas à nommer son arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans les délais prescrits, les postes à pouvoir seront pourvus par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes. Dans ce cas, le tiers arbitre devra être un ressortissant d'un pays tiers et exercera les fonctions de président du tribunal arbitral.

3) La décision du tribunal arbitral sera prise à la majorité des voix. Elle liera les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais occasionnés par l'activité de son arbitre ainsi que par sa représentation dans la procédure devant le tribunal arbitral; les frais du président du tribunal ainsi que les autres frais seront assumés à parts égales par les Parties contractantes. A tous les autres égards, c'est le tribunal arbitral lui-même qui déterminera sa propre procédure.

4) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ou une entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties ne se conforme pas à la décision rendue en application du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre

ou retirer tout droit ou privilège qu'elle aura accordé en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées défaillantes de cette Partie.

Article 17. Si une convention multilatérale générale concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié par un échange de notes de façon à assurer sa conformité avec ladite convention.

Article 18. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Le présent Accord, le tableau des routes qui lui est annexé et toutes les modifications qui leur seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Le présent Accord entrera en vigueur 30 jours après la date de l'échange de notes par lesquelles les Parties contractantes se notifieront mutuellement qu'elles l'ont ratifié conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives.

Article 21. Le présent Accord remplace tout arrangement en vigueur entre les Parties contractantes pour ce qui est des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà à la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur conformément aux dispositions de l'article 20.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Kingston le 6 novembre 1975 en deux exemplaires originaux, deux en allemand et deux en anglais, les quatre textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République fédérale
d'Allemagne :

KLAUS TIMMERMANN

Pour le Gouvernement jamaïquain :

ERIC O. BELL

ÉCHANGE DE NOTES

I

L'AMBASSADEUR DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Kingston, le 6 novembre 1975

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur, en application de l'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'Accord relatif aux transports aériens signé le 6 novembre 1975 entre la République fédérale d'Allemagne et la Jamaïque, de vous proposer, au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, de conclure l'arrangement suivant.

Des services aériens peuvent être assurés entre nos territoires respectifs sur les routes spécifiées dans le présent tableau :

TABLEAU DES ROUTES

I. Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être assurés dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement jamaïquin :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en République fédérale d'Allemagne</i>	<i>Points au-delà</i>
<i>Route 1:</i> Points en Jamaïque	Deux points dans des pays des Antilles (Grandes Antilles et Petites Antilles) Les Bahamas Deux points en Afrique	Deux points en République fédérale d'Allemagne ¹	Six points en Europe Deux points au Moyen-Orient
<i>Route 2:</i> Points en Jamaïque		Trois points en République fédérale d'Allemagne	

¹ Les autorités aéronautiques de la Jamaïque choisiront les points en République fédérale d'Allemagne et en notifieront les autorités aéronautiques de ce pays. Deux des points sur la route 2 doivent être les mêmes que les points choisis sur la route 1. Les points choisis ne pourront pas être modifiés plus d'une fois par semestre. Les points choisis en République fédérale d'Allemagne peuvent être desservis lors d'un même vol, sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 2 du présent Accord.

II. Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être assurés dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée par la République fédérale d'Allemagne :

	<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Jamaïque</i>	<i>Points au-delà</i>
<i>Route 1:</i>	Points en République fédérale d'Allemagne	New York ou Boston ou Philadelphie ¹ Nassau/Bahamas ²	Deux points en Jamaïque ³	Guatemala, Panama Bogotá, Quito, Guayaquil, Lima, La Paz, Santiago du Chili ⁴
<i>Route 2:</i>	Points en République fédérale d'Allemagne	Madrid ou Lisbonne et/ou Las Palmas ou Casablanca Nassau/Bahamas ² San Juan/Porto Rico Saint-Domingue Port-au-Prince	Deux points en Jamaïque ³	Guatemala, Panama Bogotá, Quito, Guayaquil, Lima, La Paz, Santiago du Chili ⁴

¹ Les autorités aéronautiques de la République fédérale d'Allemagne choisiront les points aux Etats-Unis d'Amérique et en notifieront les autorités aéronautiques de la Jamaïque. Les points choisis ne pourront pas être modifiés plus d'une fois par semestre. Durant toute période pendant laquelle une entreprise de transport aérien de la Jamaïque dessert les points choisis, l'entreprise de transport aérien désignée de la République fédérale d'Allemagne doit desservir un point ou des points au-delà de la Jamaïque, en Amérique centrale ou en Amérique du Sud sur la route spécifiée.

² Aucun droit de trafic ne sera exercé entre Nassau/Bahamas et la Jamaïque, mais des escales seront autorisées.

³ Les points à la Jamaïque peuvent être desservis sur le même vol, sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 2 du présent Accord.

⁴ Les autorités aéronautiques de la République fédérale d'Allemagne choisiront cinq points et en notifieront les autorités aéronautiques de la Jamaïque. Les points choisis ne pourront pas être modifiés plus d'une fois par an.

III. 1) L'entreprise de transport aérien désignée peut, si elle le souhaite, omettre un ou plusieurs points sur un vol ou sur tous les vols, à condition que le point de départ de la route touchée se situe sur le territoire de la Partie contractante qui a désignée l'entreprise.

2) Les entreprises de transport aérien désignées peuvent, sur un vol ou sur tous les vols sur les routes spécifiées, desservir dans l'ordre qu'elles veulent tous les points indiqués, qu'il s'agisse de points intermédiaires ou de points au-delà du territoire.

Si le tableau des routes ci-dessus rencontre l'agrément du Gouvernement jamaïcain, la présent note et la note de Votre Excellence exprimant l'accord de votre gouvernement seront considérées comme constituant un arrangement entre nos deux gouvernements, qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux transports aériens susmentionné.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

KLAUS TIMMERMANN

Son Excellence Monsieur Dudley J. Thompson, Q.C.
Ministre des affaires extérieures
Ministère des affaires extérieures
Kingston

II

Kingston (Jamaïque), le 6 novembre 1975

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note datée du 6 novembre 1975 dont le texte est le suivant :

[Voir note I]

J'ai l'honneur de vous informer que le Gouvernement jamaïquain accepte le tableau des routes figurant dans votre note ainsi que votre proposition tendant à ce que votre note et la présente constituent un arrangement entre nos deux gouvernements, qui entrera en vigueur à la même date que l'Accord relatif aux transports aériens signé le 6 novembre 1975 entre le Gouvernement jamaïquain et la République fédérale d'Allemagne.

Veillez agréer, etc.

Le Ministre des affaires extérieures,

[Signé]

DUDLEY J. THOMPSON

Son Excellence Monsieur Klaus Timmermann
Ambassadeur de la République fédérale
d'Allemagne

No. 19947

**CUBA
and
CANADA**

Agreement on hijacking of aircraft and vessels and other offenses. Signed at Ottawa on 15 February 1973

Exchange of notes constituting an agreement extending the above-mentioned Agreement. Havana, 3 October 1979

Authentic texts: Spanish, English and French.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

**CUBA
et
CANADA**

Accord relatif aux détournements d'avions, de vaisseaux et à d'autres infractions. Signé à Ottawa le 15 février 1973

Échange de notes constituant un accord prorogeant l'Accord susmentionné. La Havane, 3 octobre 1979

Textes authentiques : espagnol, anglais et français.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA Y EL GOBIERNO DEL CANADÁ SOBRE EL DESVÍO DE AVIONES Y EMBARCACIONES Y OTROS DELITOS

El Gobierno de la República de Cuba y el Gobierno de Canadá sobre bases de igualdad soberana, relaciones de amistad y cooperación recíproca, acuerdan lo siguiente:

Artículo I. 1) Toda persona que, de ahora en adelante, apresare, sustrajere, se apropiare o desviare de su ruta o actividades normales una nave aérea o marítima matriculada al amparo de las leyes de una de las partes y la llevara al territorio de la otra parte, se considerará que ha cometido un delito y, por consiguiente, será o bien devuelta a la parte de la matrícula de la nave afectada, para ser procesada por sus tribunales conforme a sus leyes, o bien sometida a los tribunales de la parte a cuyo territorio arribe para ser procesada de acuerdo con sus leyes por el delito de más severa sanción según las circunstancias y la gravedad de los hechos a que se refiere este artículo. Además, la parte a cuyo territorio arribe la nave tomará todas las medidas necesarias para facilitar sin demora la continuación del viaje de los pasajeros y tripulación inocente del secuestro de las naves de que se trate, con sus pertenencias, así como el viaje de las propias naves con todas sus pertenencias, incluyendo todos los fondos obtenidos por extorsión u otros medios ilícitos, o la devolución de la primera parte. Y, asimismo, todas las medidas para proteger la integridad física de las naves aéreas o marítimas con todas sus pertenencias incluyendo todos los fondos obtenidos por extorsión u otros medios ilícitos y la integridad física de los pasajeros y tripulación inocentes del secuestro y sus pertenencias, mientras se encuentren en su territorio como consecuencia de o en relación con los hechos a que se refiere este artículo.

2) En el caso de que los delitos arriba mencionados no estuvieren sancionados por la legislación existente en el país al cual arribaren las personas que los hubieren cometido, la parte correspondiente a ese país estará obligada salvo en el caso de los delitos menores, a devolver a las personas que hayan ejecutado dichos actos, conforme a los procedimientos legales aplicables, al territorio de la otra parte para ser procesadas por sus tribunales conforme a sus leyes.

Artículo II. Cada parte procesará con miras a castigar severamente conforme a sus leyes a toda persona que, de ahora en adelante, dentro del territorio de esta parte, conspire para promover, o promueva, o prepare, o dirija, o forme parte de una expedición que desde su territorio o cualquier otro lugar realice actos de violencia o depredación contra naves aéreas o marítimas de cualquier naturaleza y matrícula que procedan de o se dirijan al territorio de la otra parte.

Artículo III. Cada parte aplicará rigurosamente sus propias leyes con respecto a cualquier nacional de la otra parte, que procedente del territorio de la otra parte entre en su territorio violando las leyes y los requisitos de inmigración, sanitarios, aduanales y similares, tanto nacionales como internacionales.

Artículo IV. La parte a cuyo territorio arribaren los autores de los hechos descritos en el Artículo I, podrá tomar en consideración cualesquiera circunstancia atenuantes o mitigantes en los casos en los cuales las personas responsables de los hechos se encuentren perseguidas por causas de carácter netamente político en peligro real e inminente de muerte y sin ninguna otra alternativa viable para abandonar el país y siempre que no medie extorsión económica ni daños físicos a los tripulantes, pasajeros u otras personas en relación con el secuestro.

Artículo V. 1) Este Acuerdo puede ser modificado o ampliado por voluntad de las partes.

2) Este Acuerdo tendrá una vigencia de cinco años, y podrá ser prorrogado por igual término por voluntad expresa de las partes.

3) En cualquier momento de su período de vigencia y mediante denuncia escrita formulada con seis meses de anticipación, una de las partes podrá comunicar a la otra su decisión de dar por terminado el Acuerdo.

4) Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA AND THE GOVERNMENT OF CANADA ON HIJACKING OF AIRCRAFT AND VESSELS AND OTHER OFFENSES

The Government of the Republic of Cuba and the Government of Canada, on the basis of sovereign equality, friendly relations and reciprocal cooperation, agree:

Article 1. 1. Any person who hereafter seizes, removes, appropriates or diverts from its normal route or activities an aircraft or vessel registered under the laws of one of the parties and brings it to the territory of the other party shall be considered to have committed an offense and therefore shall either be returned to the party of registry of the aircraft or vessel to be tried by the courts of that party in conformity with its laws or be brought before the courts of the party whose territory he reached for trial in conformity with its laws for the offense punishable by the most severe penalty according to the circumstances and the seriousness of the acts to which this Article refers. In addition, the party whose territory is reached by the aircraft or vessel shall take all necessary steps to facilitate without delay the continuation of the journey of the passengers and crew innocent of the hijacking of the aircraft or vessel in question, with their belongings, as well as the journey of the aircraft or vessel itself with all goods carried with it, including any funds obtained by extortion or other illegal means, or the return of the foregoing to the territory of the first party; likewise, it shall take all steps to protect the physical integrity of the aircraft or vessel, and all goods carried with it, including any funds obtained by extortion or other illegal means, and the physical integrity of the passengers and crew innocent of the hijacking, and their belongings, while they are in its territory as a consequence of or in connection with the acts to which this Article refers.

2. In the event that the offenses referred to above are not punishable under the laws existing in the country to which the persons committing them arrived, the party in question shall be obligated, except in the case of minor offenses, to return the persons who have committed such acts, in accordance with the applicable legal procedures, to the territory of the other party to be tried by its courts in conformity with its laws.

Article 2. Each party shall try with a view to severe punishment in accordance with its laws any person who, within its territory, hereafter conspires to promote, or promotes, or prepares, or directs, or forms part of an expedition which from its territory or any other place carries out acts of violence or depredation against aircraft or vessels of any kind or registration coming from or going to the territory of the other party.

Article 3. Each party shall apply strictly its own laws to any national of the other party who, coming from the territory of the other party, enters its territory, violating its laws as well as national and international requirements pertaining to immigration, health, customs and the like.

Article 4. The party in whose territory the perpetrators of the acts described in Article 1 arrive may take into consideration any extenuating or mitigating circum-

¹ Came into force on 15 February 1973 by signature, in accordance with article 5 (4).

stances in those cases in which the persons responsible for the acts were being sought for strictly political reasons and were in real and imminent danger of death without a viable alternative for leaving the country, provided there was no financial extortion or physical injury to the members of the crew, passengers or other persons in connection with the hijacking.

Article 5. 1. This Agreement may be amended or expanded by decision of the parties.

2. This Agreement shall be in force for five years and may be renewed for an equal term by express decision of the parties.

3. Either party may inform the other of its decision to terminate this Agreement at any time while it is in force by written denunciation submitted six months in advance.

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

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA RELATIF AUX DÉTOURNEMENTS D'AVIONS, DE VAISSEAUX ET À D'AUTRES INFRACTIONS

Le Gouvernement de la République de Cuba et le Gouvernement du Canada, se fondant sur une égalité souveraine, des relations amicales et une coopération réciproque, sont convenus de ce qui suit :

Article 1. 1. Toute personne qui, dorénavant, saisira, enlèvera, s'appropriera ou détournera de sa route ou de ses activités normales un avion ou un vaisseau inscrit en vertu des lois de l'une des parties et l'amènera dans le territoire de l'autre partie sera réputée avoir commis une infraction et devra, par conséquent, soit être rendue à la partie d'inscription de l'avion ou du vaisseau pour être jugée par les tribunaux de cette partie conformément aux lois de cette dernière, soit être traduite devant les tribunaux de la partie dont elle a atteint le territoire afin d'y subir un procès conformément aux lois de cette dernière pour l'infraction, punissable de la peine la plus sévère selon les circonstances et la gravité des actes visés par le présent Article. En outre, la partie dont le territoire est atteint par l'avion ou le vaisseau devra prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter sans délai la poursuite du voyage des passagers et de l'équipage innocents du détournement de l'avion ou du vaisseau en question, avec leurs effets, ainsi que du voyage de l'avion ou du vaisseau lui-même avec toutes les marchandises qu'il transporte, y compris tous les fonds obtenus par extorsion ou par d'autres moyens illégaux, ou le retour de ce dernier dans le territoire de la première partie; de la même façon, elle devra prendre toutes les mesures utiles pour protéger l'intégrité matérielle de l'avion ou du vaisseau ainsi que des marchandises qu'il transporte, y compris les fonds obtenus par extorsion ou par d'autres moyens illégaux, ainsi que l'intégrité physique des passagers et de l'équipage innocents du détournement, ainsi que leurs effets, pendant qu'ils séjournent sur son territoire à la suite ou à l'occasion des actes visés par le présent Article.

2. Advenant que les infractions susmentionnées ne soient pas punissables en vertu des lois existantes du pays dans lequel les personnes les ayant commises arrivent, la partie en question sera tenue, sauf dans le cas d'infractions légères, de retourner les personnes qui auront commis de tels actes, conformément aux procédures judiciaires applicables, dans le territoire de l'autre partie pour qu'elles soient jugées par les tribunaux de celle-ci conformément à ses lois.

Article 2. Chaque partie sera tenue de faire subir un procès avec le dessein d'imposer une peine sévère conformément à ses lois, à toute personne qui, à l'intérieur de son territoire, conspirera dorénavant à organiser, organisera, préparera, dirigera une expédition ou fera partie d'une expédition qui, à partir de son territoire ou de tout autre endroit, se livrera à des actes de violence ou de pillage à l'endroit d'avions ou de vaisseaux de quelque sorte ou de quelque inscription que ce soit, en provenance ou à destination du territoire de l'autre partie.

¹ Entré en vigueur le 15 février 1973 par la signature, conformément au paragraphe 4 de l'article 5.

Article 3. Chaque partie sera tenue d'appliquer strictement ses lois à l'égard de tout ressortissant de l'autre partie qui, en provenance du territoire de l'autre partie, pénétrera sur son territoire en violation des lois ainsi que des exigences nationales et internationales relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et autres.

Article 4. La partie dans le territoire de laquelle arriveront les auteurs des actes décrits dans l'Article 1 pourra tenir compte de toutes circonstances atténuantes dans les cas où les personnes responsables des actes étaient poursuivies pour des raisons strictement politiques et se trouvaient véritablement en danger de mort imminente faute d'une autre solution viable que celle de quitter le pays, pourvu qu'il n'y ait pas eu d'extorsion de fonds et que les membres de l'équipage, les passagers ou d'autres personnes n'aient pas été blessés en raison du détournement.

Article 5. 1. Le présent Accord pourra être modifié ou élargi sur une décision des parties en ce sens.

2. Le présent Accord sera en vigueur pendant cinq ans et pourra être renouvelé pour une période égale par la décision expresse des parties.

3. Chaque partie pourra informer l'autre de sa décision de mettre fin au présent Accord en tout temps pendant qu'il sera en vigueur au moyen d'une dénonciation écrite soumise six mois à l'avance.

4. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de signature.

HECHO en doble ejemplar en Ottawa, 15 de Febrero 1973 en textos igualmente válidos en español, inglés y francés.

DONE in two copies at Ottawa this 15th day of February 1973 in English, French and Spanish, each language version being equally authentic.

FAIT en deux exemplaires à Ottawa ce 15^e jour de février 1973 en langues anglaise, française et espagnole, chaque version faisant également foi.

*[Signed — Signé]*¹

Por la República de Cuba
For the Republic of Cuba
Pour la République de Cuba

*[Signed — Signé]*²

Por el Gobierno de Canadá
For the Government of Canada
Pour le Gouvernement du Canada

¹ Signé par René Anillo Capote — Signed by René Anillo Capote.

² Signé par Mitchell Sharp — Signed by Mitchell Sharp.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA AND THE GOVERNMENT OF CANADA EXTENDING THE AGREEMENT ON HIJACKING OF AIRCRAFT AND VESSELS AND OTHER OFFENSES²

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA PROROGÉANT L'ACCORD RELATIF AUX DÉTOURNEMENTS D'AVIONS, DE VAISSEAUX ET À D'AUTRES INFRACTIONS²

I

Havana, October 3, 1979

La Havane, le 3 octobre 1979

Sir,

Monsieur le Ministre,

I have the honour to refer to discussions which have taken place recently between representatives of our two Governments concerning the Agreement between the Government of Canada and the Government of the Republic of Cuba on Hijacking of Aircraft and Vessels and other Offences signed at Ottawa on February 15, 1973¹ and which expired on February 14, 1978.

J'ai l'honneur de me reporter aux discussions qui ont eu lieu récemment entre des représentants de nos deux gouvernements sur l'Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République de Cuba relatif aux détournements d'avions, de vaisseaux et à d'autres infractions, qui a été signé à Ottawa le 15 février 1973¹ et qui a expiré le 14 février 1978.

In light of these discussions, the Government of Canada now proposes the renewal of the Agreement referred to above for a term of five years commencing on February 15, 1978.

A la lumière de ces discussions, le Gouvernement du Canada propose maintenant de reconduire l'Accord susmentionné pour cinq années avec effet au 15 février 1978.

If the foregoing is acceptable to the Government of the Republic of Cuba, I have the honour to propose that this Note, which is authentic in English and French, and your reply to that effect shall constitute an Agreement between our two Governments to renew the Agreement on Hijacking of Aircraft and Vessels and other Offences for a term of five years, with effect from February 15, 1978. It is further proposed that the pres-

Si ce qui précède agréé au Gouvernement de la République de Cuba, j'ai l'honneur de proposer que la présente note, dont les versions française et anglaise font également foi, et votre réponse à cet effet constituent entre nos deux gouvernements un accord reconduisant l'Accord relatif aux détournements d'avions, de vaisseaux et à d'autres infractions, pour cinq années avec effet au 15 février 1978. Je propose également

¹ Came into force on 3 October 1979 by the exchange of the said notes, with retroactive effect from 15 February 1978, in accordance with the provisions of the said notes.

² See p. 112 of this volume.

¹ Entré en vigueur le 3 octobre 1979 par l'échange des dites notes, avec effet rétroactif au 15 février 1978, conformément aux dispositions des dites notes.

² Voir p. 114 du présent volume.

ent Agreement shall enter into force on the date of your reply.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

Ambassador of Canada¹

H.E. Dr. René Anillo Capote
Minister of Foreign Affairs, a.i.
Havana

que le présent Accord entre en vigueur à la date de votre réponse.

Acceptez, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

L'Ambassadeur du Canada¹

S. E. D^r René Anillo Capote
Ministre des Affaires étrangères a.i.
La Havane

II

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Ciudad de La Habana, 3 de Octubre de 1979

Señor Embajador:

Tengo el honor de acusar recibo a la amable Nota de fecha 3 de octubre de 1979 que Vuestra Excelencia se ha dignado dirigirme y cuyo texto, que paso a transcribir a continuación, es del tenor siguiente:

“Tengo el honor de hacer referencia a las conversaciones que han tenido lugar recientemente entre representantes de nuestros respectivos Gobiernos con relación al Acuerdo suscrito entre el Gobierno del Canadá y el Gobierno de la República de Cuba sobre el Secuestro de Naves Aéreas y Marítimas y Otros Delitos firmado en Ottawa el 15 de febrero de 1973 y que expirará el 14 de febrero de 1978.

“A la luz de estas conversaciones, el Gobierno del Canadá está proponiendo la renovación del referido Acuerdo por cinco años a partir del 15 de febrero de 1978.

“Si lo anteriormente expuesto resulta aceptable a la República de Cuba, tengo el honor de proponer que la presente Nota, cuya versión original fue redactada en inglés y en francés, y la respuesta suya a ese efecto constituirán un Acuerdo entre nuestros dos Gobiernos para renovar el Acuerdo sobre el Secuestro de Naves Aéreas y Marítimas y otros Delitos por cinco años para que surta efecto a partir del 15 de febrero de 1978. Se propone, además, que el presente Acuerdo entre en vigor en la fecha misma de su respuesta.

“Ruégole acepte, Señor Ministro, las seguridades de mi más alta consideración”.

Me es grato significar a Vuestra Excelencia que mi Gobierno está conforme con el contenido de la Nota antes transcrita, quedando acordado, de conformidad con lo expresado en la misma y en el acápite 2) del Artículo V del Acuerdo, que la referida Nota y esta respuesta constituyen el Acuerdo de ambas Partes Contratantes para renovar a partir del día 15 de febrero de 1978 y por un término igual de cinco años el Acuerdo entre el Gobierno de la República de Cuba y el Gobierno del Canadá sobre

¹ Signature affixed by Gary Richard Harman.

¹ Signature apposée par Gary Richard Harman.

el desvío de aviones y embarcaciones y otros delitos, suscrito en Ottawa, el día 15 de febrero de 1973, y que el presente Acuerdo entre en vigor en el día de hoy, 3 de octubre de 1979.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta consideración.

RENÉ ANILLO CAPOTE
Ministro de Relaciones Exteriores a.i.

Al Excmo. Sr. Gary Richard Harman
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
Embajada del Canadá
Ciudad de La Habana

[TRANSLATION]

Havana, 3 October 1979

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your note dated 3 October 1979, the text of which is as follows:

[See note I]

I am pleased to inform you that the content of the above note is acceptable to my Government, which agrees, in accordance with the terms of the note and article 5 (2) of the Agreement, that your note and this reply shall constitute the agreement of the two Contracting Parties to renew for an equal term of five years as from 15 February 1978 the Agreement between the Government of the Republic of Cuba and the Government of Canada on Hijacking of Aircraft and Vessels and other Offences, signed in Ottawa on 15 February 1973, and that this Agreement shall enter into force today, 3 October 1979.

[TRADUCTION]

La Havane, le 3 octobre 1979

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre aimable note du 3 octobre 1979, dont le texte est reproduit ci-après :

[Voir note I]

J'ai le plaisir de vous faire savoir que les propositions contenues dans la note ci-dessus rencontrent l'agrément de mon gouvernement, lequel accepte, conformément aux dispositions qu'elle contient et au paragraphe 2 de l'article 5 de l'Accord, que la note en question et la réponse à ladite note constituent entre les deux Parties contractantes un accord reconduisant, à compter du 15 février 1978 et pour une durée égale de cinq ans, l'Accord entre le Gouvernement de la République de Cuba et le Gouvernement canadien relatif aux détournements d'avions, de vaisseaux et à d'autres infractions, signé à Ottawa le 15 février 1973, et que cet accord prenne effet ce jour, 3 octobre 1979.

Accept, Sir, etc.

RENÉ ANILLO CAPOTE
Acting Minister for Foreign Affairs

Mr. Gary Richard Harman
Ambassador Extraordinary and Pleni-
potentiary
Canadian Embassy
Havana

Je saisis cette occasion, etc.

RENÉ ANILLO CAPOTE
Ministre des relations extérieures
par intérim

S. E. Monsieur Gary Richard Harman
Ambassadeur extraordinaire et pléni-
potentiaire
Ambassade du Canada
La Havane

No. 19948

—

**CUBA
and
VENEZUELA**

Agreement on hijacking of aircraft and vessels and other offences. Signed at Havana on 6 July 1973

Exchange of notes constituting an agreement extending the above-mentioned Agreement. Caracas, 19 June 1979

Authentic text: Spanish.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

—————

**CUBA
et
VENEZUELA**

Accord relatif aux détournements d'avions et de navires et à d'autres infractions. Signé à La Havane le 6 juillet 1973

Échange de notes constituant un accord prorogeant l'Accord susmentionné. Caracas, 19 juin 1979

Texte authentique : espagnol.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO SOBRE SECUESTRO DE NAVES AÉREAS Y MARÍTIMAS Y OTROS DELITOS

El Gobierno de la República de Cuba y el Gobierno de la República de Venezuela, animados por el propósito de evitar y sancionar el apoderamiento ilícito de naves y otros delitos que ponen en peligro la seguridad y normalidad de la navegación aérea y marítima y sobre bases de cooperación, igualdad y reciprocidad, acuerdan:

Artículo Primero. Este Convenio se aplicará en los casos de apresamiento, sustracción o apoderamiento de una nave aérea o marítima registrada con matrícula de una de las Partes, así como en los de desviación de su ruta o actividades normales, cuando en cualquiera de los casos indicados la nave llegue al territorio de la otra Parte.

Artículo Segundo. Ambas Partes declaran que los actos a que se refiere el Artículo Primero tienen el carácter de delitos y se comprometen a lo siguiente:

- a) Las autoridades de la Parte a cuyo territorio llegue el autor de dichos actos, procederán a su detención o tomarán las medidas que sean indispensables para asegurar su presencia. La detención o demás medidas se mantendrán por el tiempo que sea necesario para permitir la devolución del autor de los actos a la otra Parte o la iniciación del procedimiento penal correspondiente.
- b) La Parte a cuyo territorio arribe la nave afectada tomará todas las medidas necesarias para facilitar sin demora la continuación del viaje de los pasajeros y tripulación inocentes con sus pertenencias, así como el viaje de la propia nave con todo su equipo y accesorios e, igualmente, todos los fondos obtenidos por extorsión u otros medios ilícitos, o la devolución de la nave, personas y objetos en referencia al territorio de la otra Parte. También protegerá las naves aéreas o marítimas con todas sus pertenencias, los fondos antes aludidos y la integridad física de los pasajeros y la tripulación, mientras se encuentren en su territorio.

Artículo Tercero. En el caso de que los hechos mencionados en el Artículo Primero no estuvieren sancionados por el ordenamiento jurídico del país al cual arribe la persona que los hubiere cometido, el Gobierno de este último la devolverá, conforme a los procedimientos legales aplicables, al territorio de la otra Parte, para que sea procesada según las leyes del país al cual se entrega.

Artículo Cuarto. El presente Convenio se aplicará también a quien, dentro del territorio de una de las Partes, conspire para promover o promueva, prepare, dirija, o forme parte de una expedición que, desde ese territorio o cualquier otro lugar, realice actos de violencia o depredación contra naves aéreas o marítimas, de cualquier naturaleza o matrícula, que procedan, se dirijan o se encuentren en el territorio de la otra Parte. Cuando una Parte detenga a la persona que haya incurrido en alguno de tales hechos en su territorio, someterá inmediatamente el caso a sus autoridades competentes a los fines del procedimiento correspondiente.

Artículo Quinto. Cada Parte aplicará rigurosamente sus leyes con respecto a cualquier nacional de la otra Parte que, procedente del territorio de esta última, entre

en su territorio violando las leyes o los requisitos de inmigración, sanitarios, aduaneros o similares, tanto nacional como internacionales.

Artículo Sexto. La Parte que, según este Convenio, deba devolver o enjuiciar al autor de los hechos descritos en el Artículo Primero, podrá tomar en consideración los móviles netamente políticos y las circunstancias en que fueron cometidos, para abstenerse de devolverlo o de enjuiciarlo, salvo que hubiere mediado extorsión económica o daños a los tripulantes, pasajeros u otras personas.

Artículo Séptimo. Las Partes no estarán obligadas a entregar a sus propios ciudadanos.

Artículo Octavo. Este Convenio tendrá una vigencia de cinco años y podrá ser prorrogado por igual término, de mutuo acuerdo.

Artículo Noveno. En cualquier momento de su vigencia y mediante denuncia escrita, presentada con seis meses de anticipación, una de las Partes podrá comunicar a la otra su decisión de dar por terminado el Convenio.

El presente Convenio está sujeto a ratificación conforme a las disposiciones constitucionales de las Partes y entrará en vigencia en el día del Canje de Notas por las cuales las Partes se notificarán dicha ratificación.

HECHO en dos ejemplares igualmente auténticos y válidos, en La Habana, a los seis días del mes de julio de mil novecientos setenta y tres.

Por el Gobierno
de la República de Cuba:

(Fdo.) RAÚL ROA GARCÍA
Ministro de Relaciones Exteriores

Por el Gobierno
de la República de Venezuela:

(Fdo.) Dr. MARCIAL PÉREZ CHIRIBOGA
Embajador

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ ON HIJACKING OF AIRCRAFT AND VESSELS AND OTHER OFFENCES

The Government of the Republic of Cuba and the Government of the Republic of Venezuela, prompted by the desire to prevent and punish the illegal seizure of aircraft and vessels and other offences which endanger the security and normal operation of air and sea traffic and on the basis of co-operation, equality and reciprocity, agree as follows:

Article 1. This Agreement shall apply to cases of seizure, removal or appropriation of an aircraft or vessel registered in one of the Parties, and to cases of diversion of such aircraft or vessel from its normal route or activities, when in any of the aforementioned cases the aircraft or vessel arrives in the territory of the other Party.

Article 2. Both Parties declare that the acts referred to in article 1 shall be considered offences and they agree as follows:

- (a) The authorities of the Party in whose territory the perpetrator of such acts arrives shall take him into custody or take the measures deemed essential to ensure his presence. The custody or other measures shall be continued for as long as is necessary to allow the perpetrator of the acts in question to be returned to the other Party or the appropriate criminal proceedings to be instituted.
- (b) The Party whose territory is reached by the aircraft or vessel involved shall take all necessary steps to facilitate without delay the continuation of the journey of the innocent passengers and crew, with their belongings, as well as the journey of the aircraft or vessel itself with all its equipment and accessories and any funds obtained by extortion or other illegal means, or the return of the aircraft or vessel, persons and objects in question to the territory of the other Party. It shall also protect aircraft or vessels with all goods carried with them, the funds referred to above and the physical integrity of the passengers and crew, while they are in its territory.

Article 3. In the event that the acts referred to in article 1 are not punishable under the legal system of the country in which the person committing them arrives, the Government of that country shall return him, in accordance with the applicable legal procedures, to the territory of the other Party to be tried according to the laws of the country to which he is delivered.

Article 4. This Agreement shall also apply to any person who, within the territory of one of the Parties, conspires to promote or promotes, prepares, directs, or forms part of an expedition which, from that territory or any other place, carries out any acts of violence or depredation against aircraft or vessels of any kind or registration coming from, going to or located in the territory of the other Party. When a Party takes into custody the person who has committed one of the said acts in its territory,

¹ Came into force on 19 June 1974, the date of the exchange of notes by which the Parties notified each other that it had been ratified in conformity with their constitutional procedures, in accordance with article 9.

it shall immediately refer the case to its competent authorities for the purpose of the appropriate proceedings.

Article 5. Each Party shall apply its own laws strictly to any national of the other Party who, coming from the territory of the latter, enters its territory, violating its laws as well as national and international requirements pertaining to immigration, health, customs and the like.

Article 6. The Party which, under this Agreement, is obliged to return or prosecute the perpetrator of the acts described in article 1 may take into consideration strictly political motives and the circumstances in which the acts were committed, in order to refrain from returning or prosecuting him, provided there was no financial extortion or physical injury to the members of the crew, passengers or other persons.

Article 7. The Parties shall not be obliged to extradite their own nationals.

Article 8. This Agreement shall remain in force for five years and may be renewed for an equal term by mutual agreement.

Article 9. Either Party may inform the other of its decision to terminate this Agreement at any time while it is in force by written denunciation submitted six months in advance.

This Agreement shall be subject to ratification in accordance with the constitutional provisions of the Parties and shall enter into force on the day of the exchange of notes by which the Parties shall notify each other of the said ratification.

DONE at Havana on 6 July 1973, in duplicate, both copies being equally authentic and valid.

For the Government
of the Republic of Cuba:

RAÚL ROA GARCÍA
Minister for Foreign Affairs

For the Government
of the Republic of Venezuela:

Dr. MARCIAL PÉREZ CHIRIBOGA
Ambassador

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX DÉTOURNEMENTS D'AVIONS ET DE NAVIRES ET À D'AUTRES INFRACTIONS

Le Gouvernement de la République de Cuba et le Gouvernement de la République du Venezuela, mus par le désir de prévenir et de sanctionner l'appropriation illicite d'avions et de navires ainsi que toutes autres infractions mettant en danger la sécurité et le déroulement normal de la navigation aérienne et maritime, et se fondant sur la coopération, l'égalité et la réciprocité, sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Le présent Accord s'applique à la capture, à l'enlèvement ou à l'appropriation d'un avion ou d'un navire immatriculé dans l'un des Etats parties, de même qu'aux cas où il est détourné de sa route ou de ses activités normales, lorsque dans l'un quelconque des cas susmentionnés, l'avion ou le navire arrive sur le territoire de l'autre Partie.

Article 2. Les deux Parties déclarent que les actes mentionnés à l'article premier constituent des infractions et prennent les engagements ci-après :

- a) Les autorités de la Partie sur le territoire de laquelle arrive l'auteur des actes en question procéderont à son arrestation ou prendront les mesures nécessaires pour l'empêcher de quitter ledit territoire. Ladite personne sera maintenue en détention ou fera l'objet d'autres mesures pendant la période nécessaire pour permettre de la rendre à l'autre Partie ou engager l'action pénale appropriée.
- b) La Partie sur le territoire de laquelle arrive l'avion ou le navire en question prendra toutes les mesures nécessaires pour faciliter sans délai la poursuite du voyage des passagers et de l'équipage innocents, avec leurs effets, de même que le voyage de l'avion ou du navire lui-même, avec tout le matériel et les biens connexes qu'il transporte, ainsi que tous les fonds obtenus par extorsion ou par d'autres moyens illégaux, ou le retour de l'avion ou du navire et des personnes et éléments susmentionnés transportés sur le territoire de l'autre Partie. Cette dernière protégera également l'avion ou le navire, avec toutes ses possessions et les fonds susmentionnés, de même que l'intégrité physique des passagers et de l'équipage pendant qu'ils se trouveront sur son territoire.

Article 3. Advenant que les actes mentionnés à l'article premier ne soient pas punissables en vertu des lois du pays dans lequel arrive la personne qui les a commis, le gouvernement de ce dernier la livrera, conformément aux procédures juridiques applicables, à l'autre Partie, pour qu'elle soit jugée conformément aux lois du pays auquel elle aura été remise.

Article 4. Le présent Accord s'applique également à quiconque, sur le territoire de l'une des Parties, conspire pour encourager ou encourage, prépare ou dirige une expédition, ou y participe, qui, à partir de ce territoire ou de tout autre lieu, se livre à des actes de violence ou de pillage contre des avions ou des navires de quelque nationalité ou immatriculation que ce soit, en provenance ou à destination

¹ Entré en vigueur le 19 juin 1974, date de l'échange de notes par lesquelles les Parties se sont notifié qu'il avait été ratifié en conformité avec leurs procédures constitutionnelles, conformément à l'article 9.

du territoire de l'autre Partie ou se trouvant sur ledit territoire. La Partie qui détient la personne ayant commis l'un quelconque des actes en question sur son territoire soumet immédiatement l'affaire à ses autorités compétentes aux fins d'engager l'action appropriée.

Article 5. Chaque Partie applique strictement ses lois à l'égard de tout ressortissant de l'autre Partie qui, en provenance du territoire de cette dernière, entre sur son territoire en violation des lois et formalités, tant nationales qu'internationales, en matière d'immigration, de santé, de douane, etc.

Article 6. La Partie qui, conformément au présent Accord, doit livrer ou juger l'auteur des actes mentionnés à l'article premier pourra s'en abstenir, compte tenu de mobiles clairement politiques et des circonstances dans lesquelles les actes en question ont été commis, sous réserve qu'il n'y ait pas eu d'extorsion de fonds ou que l'équipage, les passagers ou toutes autres personnes n'aient pas subi de préjudice.

Article 7. Les Parties ne sont pas tenues de livrer leurs propres ressortissants.

Article 8. Le présent Accord demeurera en vigueur pendant cinq ans et pourra être renouvelé pour une période égale, par accord mutuel.

Article 9. L'une quelconque des Parties peut informer l'autre de sa décision de mettre fin à l'Accord, à tout moment pendant la durée de sa validité, par voie de notification écrite soumise six mois à l'avance.

Le présent Accord est sujet à ratification, conformément aux dispositions constitutionnelles des Parties, et entrera en vigueur à la date de l'échange de notes par lequel les Parties se notifieront ladite ratification.

FAIT en deux exemplaires, faisant également foi, à La Havane, le 6 juillet 1973.

Pour le Gouvernement
de la République de Cuba :

RAÚL ROA GARCÍA
Ministre des relations extérieures

Pour le Gouvernement
de la République du Venezuela :

MARCIAL PÉREZ CHIRIBOGA
Ambassadeur

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF VENEZUELA ON HIJACKING OF AIRCRAFT AND VESSELS AND OTHER OFFENCES OF 6 JULY 1973²

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU VENEZUELA RELATIF AUX DÉTOURNEMENTS D'AVIONS ET DE NAVIRES ET À D'AUTRES INFRACTIONS DU 6 JUILLET 1973²

I

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

Caracas, 19 de Junio de 1979

Excelencia:

Tengo a honra dirigirme a Vuestra Excelencia en relación con el Convenio entre la República de Venezuela y la República de Cuba sobre Secuestro de Naves Aéreas y Marítimas y Otros Delitos, firmado el 6 de Julio de 1973 y ratificado el 19 de Junio de 1974.

Estimo que el Instrumento de referencia ha cumplido con el propósito de los Gobiernos de ambos países de evitar el apoderamiento ilícito de naves y otros delitos que ponen en peligro la seguridad y normalidad de la navegación aérea y marítima.

En vista de que el Artículo 8º del Convenio establece que permanecerá en vigor durante cinco años, pero que podrá ser prorrogado por igual término, de mutuo acuerdo, me permito proponer que la presente nota y la respuesta de Vuestra Excelencia constituye el Instrumento de prórroga del Convenio por cinco años más, a partir de la presente fecha.

Válgome de la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

[Signed — Signé]

RAFAEL LEÓN MORALES
Encargado del Ministerio de Relaciones Exteriores

Al Excelentísimo Señor Norberto Hernández Curbelo
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario
de la República de Cuba
Presente

¹ Came into force on 19 June 1979 by the exchange of the said notes.

² See p. 124 of this volume.

¹ Entré en vigueur le 19 juin 1979 par l'échange desdites notes.

² Voir p. 126 du présent volume.

[TRANSLATION]

No. PE/T-3993

Caracas, 19 June 1979

Sir,

I have the honour to refer to the Agreement between the Republic of Venezuela and the Republic of Cuba on hijacking of aircraft and vessels and other offences, which was signed on 6 July 1973 and ratified on 19 June 1974.¹

I believe that the instrument in question has fulfilled the objective of the Governments of the two countries, namely that of preventing the illegal seizure of aircraft and vessels and other offences which endanger the security and normal operation of air and sea traffic.

Since article 8 of the Agreement states that it shall remain in force for five years, but that it may be renewed for an equal term by mutual agreement, I have the honour to propose that this note and your reply shall constitute the instrument of renewal for a further term of five years, commencing today.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

RAFAEL LEÓN MORALES
Acting Minister for Foreign Affairs

H.E. Mr. Norberto Hernández Curbelo
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Cuba
Caracas

[TRADUCTION]

N° PE/T-3993

Caracas, le 19 juin 1979

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord entre la République du Venezuela et la République de Cuba relatif aux détournements d'avions et de navires et à d'autres infractions, signé le 6 juillet 1973 et ratifié le 19 juin 1974¹.

Je considère que l'instrument susmentionné répond à l'objectif que s'étaient fixé les gouvernements des deux pays, consistant à prévenir l'appropriation illicite d'avions et de navires ainsi que toute autre infraction mettant en danger la sécurité et le déroulement normal de la navigation aérienne et maritime.

Vu que l'article 8 dispose que l'Accord demeurera en vigueur pendant cinq ans et qu'il pourra être prorogé d'une durée égale, par accord mutuel, je propose que la présente note et votre réponse constituent l'instrument de prorogation de l'Accord pour une durée supplémentaire de cinq ans, à compter de ce jour.

Je saisis cette occasion, etc.

[Signé]

RAFAEL LEÓN MORALES
Ministre des relations extérieures
par intérim

S. E. M. Norberto Hernández Curbelo
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République de Cuba
Caracas

¹ See p. 124 of this volume.

¹ Voir p. 126 de ce volume.

II

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

EMBAJADA DE CUBA
CARACAS

MXV-

Caracas, 19 de Junio de 1979

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia, cumpliendo instrucciones del Gobierno Revolucionario, en relación con el Convenio entre la República de Cuba y la República de Venezuela sobre Secuestro de Naves Aéreas y Marítimas y Otros Delitos, firmado el 6 de julio de 1973 y ratificado el 19 de junio de 1974.

El Gobierno Cubano considera que el Instrumento de referencia ha cumplido el propósito de los Gobiernos de ambos países de evitar el apoderamiento ilícito de naves y otros delitos que ponen en peligro la seguridad y normalidad de la navegación aérea y marítima y que ha contribuido al desarrollo de positivas relaciones de amistad y colaboración entre nuestros pueblos y gobiernos.

Como Vuestra Excelencia señala en la Nota que con fecha de hoy ha tenido a bien dirigirme, y tomando en consideración lo expresado en el Artículo 8º del Convenio, me complazco en aceptar la Nota de Vuestra Excelencia para que junto a la presente constituyan el Instrumento de prórroga del Convenio por cinco años más, a partir de la presente fecha.

Me es grato aprovechar esta oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta y distinguida consideración.

NORBERTO HERNÁNDEZ CURBELO

Al Excelentísimo Señor José Alberto Zambrano Velasco
Ministro de Relaciones Exteriores
de la República de Venezuela

[TRANSLATION]

EMBASSY OF CUBA
CARACAS

MXV-

Caracas, 19 June 1979

Sir,

On instructions from the Revolutionary Government I have the honour to refer to the Agreement between the Republic of Cuba and the Republic of Venezuela on hijacking of aircraft and vessels and other offences, which was

[TRADUCTION]

AMBASSADE DE CUBA
CARACAS

MXV-

Caracas, le 19 juin 1979

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur, d'ordre du Gouvernement révolutionnaire, de me référer à l'Accord entre la République de Cuba et la République du Venezuela, relatif aux détournements d'avions et de navires et à d'autres infractions, signé

signed on 6 July 1973 and ratified on 19 June 1974.¹

The Cuban Government considers that the instrument in question has fulfilled the objectives of the Government of the two countries, namely that of preventing the illegal seizure of aircraft and vessels and other offences which endanger the security and normal operation of air and sea traffic, and has contributed to the development of positive relations of friendships and collaboration between our peoples and governments.

As you mention in your note to me of today's date and taking into consideration article 8 of the Agreement, I am pleased to accept your note as constituting, together with this note, the instrument of renewal of the Agreement for a further term of five years, commencing today.

Accept, Sir, etc.

NORBERTO HERNÁNDEZ CURBELO

H.E. Mr. José Alberto Zambrano Velasco
Minister for Foreign Affairs
of the Republic of Venezuela

le 6 juillet 1973 et ratifié le 19 juin 1974¹.

Le Gouvernement cubain estime que l'instrument susmentionné répond à l'objectif que s'étaient fixé les gouvernements des deux pays, consistant à prévenir l'appropriation illicite d'avions et de navires et d'autres infractions mettant en danger la sécurité et le déroulement normal de la navigation aérienne et maritime, et qu'il a contribué à renforcer les relations positives d'amitié et de collaboration entre nos deux peuples et gouvernements.

Comme vous le signalez dans la note datée de ce jour que vous m'avez adressée, et compte tenu des dispositions de l'article 8 de l'Accord, j'ai le plaisir d'accepter votre note qui, avec la présente, constituera l'instrument de prorogation de l'Accord pour une période supplémentaire de cinq ans, à compter de ce jour.

Je saisis cette occasion, etc.

NORBERTO HERNÁNDEZ CURBELO

S. E. M. José Alberto Zambrano Velasco
Ministre des relations extérieures
de la République du Venezuela

¹ See p. 124 of this volume.

¹ Voir p. 126 de ce volume.

No. 19949

—

**CUBA
and
COLOMBIA**

**Agreement relating to hijacking of aircraft and vessels and
other offences. Signed at Bogotá on 22 July 1974**

Authentic text: Spanish.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June
1981.*

—————

**CUBA
et
COLOMBIE**

**Accord relatif aux détournements d'avions et de navires
et à d'autres infractions. Signé à Bogotá le 22 juillet 1974**

Texte authentique : espagnol.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le
19 juin 1981.*

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO SOBRE SECUESTRO DE NAVES AÉREAS Y MARÍTIMAS Y OTROS DELITOS

El Gobierno de la República de Cuba y el Gobierno de la República de Colombia, con el propósito de evitar y sancionar el apoderamiento ilícito de naves aéreas y marítimas y otros delitos que ponen en peligro la seguridad y normalidad de la navegación aérea y marítima, y sobre bases de igualdad y estricta reciprocidad, acuerdan:

Artículo Primero. Este Convenio se aplicará de ahora en adelante en los casos de apresamiento, sustracción o apoderamiento de una nave aérea o marítima registrada con matrícula de una de las Partes, así como en los de desviación de su ruta o actividades normales, cuando en cualquiera de los casos indicados la nave llegue al territorio de la otra Parte.

Artículo Segundo. Ambas Partes declaran que los actos a que se refiere el Artículo Primero, tienen el carácter de delitos y se comprometen a lo siguiente:

- a) Las autoridades de la Parte a cuyo territorio llegue el autor de dichos actos, procederán a su detención o tomarán las medidas que sean indispensables para asegurar su presencia. La detención o demás medidas que mantendrán por el tiempo que sea necesario para permitir la devolución del autor de los actos a la otra Parte o la iniciación del procedimiento penal correspondiente.
- b) La Parte a cuyo territorio arribe la nave afectada tomará todas las medidas necesarias para facilitar sin demora la continuación del viaje de los pasajeros o tripulación inocentes con sus pertenencias, así como el viaje de la propia nave con todo su equipo y accesorio e, igualmente, todos los fondos obtenidos por extorsión u otros medios ilícitos, o la devolución de la nave, personas y objetos en referencia al territorio de la otra Parte. También protegerá las naves aéreas o marítimas con todas sus pertenencias, los fondos antes aludidos y la integridad física de los pasajeros y la tripulación mientras se encuentren en su territorio.

Artículo Tercero. En el caso de que los hechos mencionados en el Artículo Primero, no estuvieran sancionados por el ordenamiento jurídico del país al cual arribe la persona que los hubiere cometido, el Gobierno de este último la devolverá, conforme a los procedimientos legales aplicables, al territorio de la otra Parte, para que sea procesada según las leyes del país al cual se entrega.

Artículo Cuarto. El presente Convenio se aplicará también a quien, dentro del territorio de una de las Partes, conspire para promover o promueva, prepara, dirija, o forme parte de una expedición que, desde ese territorio o cualquier otro lugar realice actos de violencia o depredación contra naves aéreas o marítimas, de cualquier naturaleza o matrícula, que procedan, se dirijan o se encuentren en el territorio de la otra Parte. Cuando una Parte detenga a la persona que haya incurrido en alguno de tales hechos en su territorio, someterá inmediatamente el caso a sus autoridades competentes a los fines del procedimiento correspondiente.

Artículo Quinto. Cada Parte aplicará rigurosamente sus leyes con respecto a cualquier nacional de la otra Parte que, procedente del territorio de esta última, entre en su territorio violando las leyes o requisitos de inmigración, sanitarios, aduaneros o similares, tanto nacionales como internacionales.

Artículo Sexto. La Parte que, según este Convenio, debe devolver o enjuiciar al autor de los hechos descritos en el Artículo Primero, podrá tomar en consideración los móviles netamente políticos y las circunstancias en que fueron cometidos, para abstenerse de devolverlo o de enjuiciarlo, salvo que hubiese mediado extorsión económica o daños a los tripulantes, pasajeros u otras personas.

Artículo Séptimo. Las Partes no estarán obligadas a entregar a sus propios ciudadanos.

Artículo Octavo. Este Convenio tendrá una vigencia de cinco años y podrá ser prorrogado por igual término, de mutuo acuerdo.

Artículo Noveno. En cualquier momento de su vigencia y mediante denuncia escrita, presentada con seis meses de anticipación, una de las Partes podrá comunicar a la otra su decisión de dar por terminado el Convenio.

El presente Convenio está sujeto a ratificación conforme a las disposiciones constitucionales de las Partes y entrará en vigencia en el día del Canje de Notas por las cuales las Partes se notificarán dicha ratificación.

HECHO en dos ejemplares igualmente auténticos y válidos, en Bogotá, a los veintidós días del mes de julio de mil novecientos setenta y cuatro.

Por el Gobierno
de la República de Cuba:

(Fdo.) CARLOS AMAT FORÉS
Embajador y Director de Política
Regional del Ministerio de Relaciones
Exteriores de Cuba

Por el Gobierno
de la República de Colombia:

(Fdo.) ALFREDO VÁZQUEZ CARRIZOSA
Ministro de Relaciones Exteriores
de Colombia

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT¹ RELATING TO HIJACKING OF AIRCRAFT AND VESSELS AND OTHER OFFENCES

The Government of the Republic of Cuba and the Government of the Republic of Colombia, desiring to prevent and punish the illegal seizure of aircraft and vessels and other offences which endanger the security and normal operation of air and sea traffic and on the basis of equality and strict reciprocity, agree as follows:

Article 1. This Agreement shall henceforth apply to cases of seizure, removal or appropriation of an aircraft or vessel registered in one of the Parties, and to cases of diversion of such aircraft or vessel from its normal route or activities, when in any of the aforementioned cases the aircraft or vessel arrives in the territory of the other Party.

Article 2. Both Parties declare that the acts referred to in article 1 shall be considered offences and they agree as follows:

- (a) The authorities of the Party in whose territory the perpetrator of such acts arrives shall take him into custody or take the measures deemed essential to ensure his presence. The custody or other measures shall be continued for as long as is necessary to allow the perpetrator of the acts in question to be returned to the other Party or the appropriate criminal proceedings to be instituted.
- (b) The Party whose territory is reached by the aircraft or vessel involved shall take all necessary steps to facilitate without delay the continuation of the journey of the innocent passengers and crew, with their belongings, as well as the journey of the aircraft or vessel itself with all its equipment and accessories and any funds obtained by extortion or other illegal means, or the return of the aircraft or vessel, persons and objects in question to the territory of the other Party. It shall also protect aircraft or vessels with all goods carried with them, the funds referred to above and the physical integrity of the passengers and crew, while they are in its territory.

Article 3. In the event that the acts referred to in article 1 are not punishable under the legal system of the country in which the person committing them arrives, the Government of that country shall return him, in accordance with the applicable legal procedures, to the territory of the other Party to be tried according to the laws of the country to which he is delivered.

Article 4. This Agreement shall also apply to any person who, within the territory of one of the Parties, conspires to promote or promotes, prepares, directs, or forms part of an expedition which, from that territory or any other place, carries out any acts of violence or depredation against aircraft or vessels of any kind or registration coming from, going to or located in the territory of the other Party. When a Party takes into custody the person who has committed one of the said acts in its territory,

¹ Came into force on 30 May 1978, the date of the exchange of notes by which the Parties notified each other that it had been ratified in conformity with their constitutional procedures, in accordance with article 9.

it shall immediately refer the case to its competent authorities for the purpose of the appropriate proceedings.

Article 5. Each Party shall apply its own laws strictly to any national of the other Party who, coming from the territory of the latter, enters its territory, violating its laws as well as national and international requirements pertaining to immigration, health, customs and the like.

Article 6. The Party which, under this Agreement, is obliged to return or prosecute the perpetrator of the acts described in article 1 may take into consideration strictly political motives and the circumstances in which the acts were committed, in order to refrain from returning or prosecuting him, provided that there was no financial extortion or physical injury to the members of the crew, passengers or other persons.

Article 7. The Parties shall not be obliged to extradite their own nationals.

Article 8. This Agreement shall remain in force for five years and may be renewed for an equal term by mutual agreement.

Article 9. Either Party may inform the other of its decision to terminate this Agreement at any time while it is in force by written denunciation submitted six months in advance.

This Agreement shall be subject to ratification in accordance with the constitutional provisions of the Parties and shall enter into force on the day of the exchange of notes by which the Parties shall notify each other of the said ratification.

DONE at Bogotá on 22 July 1974, in duplicate, both copies being equally authentic and valid.

For the Government
of the Republic of Cuba:

CARLOS AMAT FORÉS
Ambassador and Director of Regional
Policy of the Ministry of Foreign
Affairs of Cuba

For the Government
of the Republic of Colombia:

ALFREDO VÁZQUEZ CARRIZOSA
Minister for Foreign Affairs
of Colombia

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX DÉTOURNEMENTS D'AVIONS ET DE NAVIRES ET À D'AUTRES INFRACTIONS

Le Gouvernement de la République de Cuba et le Gouvernement de la République de Colombie, dans le but de prévenir et de sanctionner l'appropriation illicite d'avions et de navires ainsi que toutes autres infractions mettant en danger la sécurité et le déroulement normal de la navigation aérienne et maritime, et sur la base de l'égalité et de la stricte réciprocité, sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Le présent Accord s'applique à la capture, à l'enlèvement ou à l'appropriation d'un avion ou d'un navire immatriculé dans l'un des Etats parties, ainsi qu'aux cas où il est détourné de sa route ou de ses activités normales, lorsque, dans l'un quelconque des cas susmentionnés, l'avion ou le navire arrive sur le territoire de l'autre Partie.

Article 2. Les deux Parties déclarent que les actes mentionnés à l'article premier constituent des infractions et prennent les engagements ci-après :

- a) Les autorités de la Partie sur le territoire de laquelle arrive l'auteur des actes en question procéderont à son arrestation ou prendront les mesures nécessaires pour l'empêcher de quitter ledit territoire. Ladite personne sera maintenue en détention ou fera l'objet d'autres mesures pendant la période nécessaire pour permettre de la rendre à l'autre Partie ou engager une action pénale.
- b) La Partie sur le territoire de laquelle arrive l'avion ou le navire en question prendra toutes les mesures nécessaires pour faciliter sans délai la poursuite du voyage des passagers et de l'équipage innocents, avec leurs effets, et du voyage de l'avion ou du navire lui-même avec tout le matériel et les biens connexes qu'il transporte, de même qu'avec tous les fonds obtenus par extorsion ou par d'autres moyens illégaux, ou la restitution de l'avion ou du navire, des personnes et des objets en question sur le territoire de l'autre Partie. Elle protégera également l'avion ou le navire avec toutes ses possessions et les fonds susmentionnés, de même que l'intégrité physique des passagers et de l'équipage pendant qu'ils se trouveront sur son territoire.

Article 3. Advenant que les actes mentionnés à l'article premier ne soient pas punissables en vertu des lois du pays dans lequel arrive la personne qui les a commis, le gouvernement de ce pays la livrera, conformément aux procédures juridiques applicables, à l'autre Partie, pour qu'elle soit jugée conformément aux lois du pays auquel elle aura été remise.

Article 4. Le présent Accord s'applique également à toute personne qui, à l'intérieur du territoire de l'une des Parties, conspire pour encourager ou encourage, prépare, ou dirige une expédition, ou y participe, qui, à partir de son territoire ou de tout autre lieu, se livre à des actes de violence ou de pillage contre des avions ou des navires de quelque nationalité ou immatriculation que ce soit, en provenance ou à

¹ Entré en vigueur le 30 mai 1978, date de l'échange de notes par lesquelles les Parties se sont notifié qu'il avait été ratifié en conformité avec leurs procédures constitutionnelles, conformément à l'article 9.

destination du territoire de l'autre Partie ou se trouvant sur ledit territoire. La Partie détenant la personne qui a commis l'un quelconque des actes susmentionnés sur son territoire soumet immédiatement l'affaire à ses autorités compétentes aux fins d'engager la procédure appropriée.

Article 5. Chaque Partie applique strictement ses lois à l'égard de tout ressortissant de l'autre Partie qui, en provenance du territoire de cette dernière, entre sur son territoire en violation des lois et formalités, tant nationales qu'internationales, en matière d'immigration, de santé, de douane, etc.

Article 6. La Partie qui, conformément au présent Accord, doit livrer ou juger l'auteur des actes mentionnés à l'article premier pourra s'en abstenir, compte tenu de mobiles clairement politiques et des circonstances dans lesquelles les actes en question ont été commis, sous réserve qu'il n'y ait pas eu extorsion de fonds et que les membres de l'équipage, les passagers ou toutes autres personnes n'aient pas subi de préjudice.

Article 7. Les Parties ne sont pas tenues de livrer leurs propres ressortissants.

Article 8. Le présent Accord demeurera en vigueur pendant cinq ans et pourra être prorogé pour une durée égale, d'un commun accord.

Article 9. L'une quelconque des Parties pourra informer l'autre de sa décision de mettre fin à l'Accord à tout moment pendant la durée de sa validité par voie de notification écrite soumise six mois à l'avance.

Le présent Accord est sujet à ratification, conformément aux dispositions constitutionnelles des Parties, et prendra effet à la date de l'échange de notes par lequel celles-ci se notifieront ladite ratification.

FAIT en deux exemplaires faisant également foi, à Bogotá, le 22 juillet 1974.

Pour le Gouvernement
de la République de Cuba :

CARLOS AMAT FORÉS
Ambassadeur et Directeur de la politique
régionale au Ministère des relations
extérieures de Cuba

Pour le Gouvernement
de la République de Colombie :

ALFREDO VÁZQUEZ CARRIZOSA
Ministre des relations extérieures
de Colombie

No. 19950

**NETHERLANDS
and
URUGUAY**

**Air Transport Agreement (with annexes). Signed at
The Hague on 21 November 1979**

Authentic texts: Dutch and Spanish.

*Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June
1981.*

**PAYS-BAS
et
URUGUAY**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexes). Signé à
La Haye le 21 novembre 1979**

Textes authentiques : néerlandais et espagnol.

*Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le
19 juin 1981.*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST TUSSEN DE REGERINGEN
VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN EN VAN DE RE-
PUBLIEK TEN OOSTEN VAN DE URUGUAY

PREAMBULE

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, en
De Regering van de Republiek ten Oosten van de Uruguay,
partijen bij het op 7 december 1944 voor ondertekening opengestelde Verdrag
inzake de Internationale Burgerluchtvaart, met het oogmerk een Overeenkomst te
sluiten waardoor de geregelde burgerluchtvaartdiensten tussen hun respectieve
grondgebieden en verder gelegen punten zullen berusten op een grondslag van gelijke
mogelijkheden en zullen worden uitgevoerd op gezonde en economische wijze,
zijn het navolgende overeengekomen:

ALGEMENE BEGRIPPEN

Artikel I. 1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlagen
betekent:

- a) de uitdrukking „Verdrag”, het Verdrag inzake de Internationale Burger-
luchtvaart, opengesteld voor ondertekening op 7 december 1944, en omvat elke Bij-
lage, aangenomen op grond van artikel 90 van genoemd Verdrag en elke wijziging
van de Bijlagen of van het Verdrag, voorzien in de artikelen 90 en 94 van het Ver-
drag;
- b) het woord „grondgebied”, het gebied zoals omschreven in artikel II van het
Verdrag;
- c) de uitdrukking „luchtvaartautoriteiten”:
 - voor wat betreft de Republiek ten Oosten van de Uruguay, het Ministerie
van Nationale Defensie;
 - voor wat betreft Nederland, de Minister van Verkeer en Waterstaat;
 - of in beide gevallen elke persoon of instelling die bevoegd is de functie te ver-
vullen die thans door genoemde autoriteiten wordt vervuld;
- d) de uitdrukkingen „aangewezen luchtvaartmaatschappij” of „aangewezen
luchtvaartmaatschappijen”, de luchtvaartmaatschappij of de luchtvaartmaatschap-
pijen die elk der Overeenkomstsluitende Partijen conform artikel III van deze Over-
eenkomst heeft aangewezen voor de exploitatie van de luchtdiensten als omschreven
in de Bijlage van deze Overeenkomst;
- e) de uitdrukkingen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaart-
maatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoeleinden” hebben de bete-
kenis die aan elke daarvan wordt toegekend in artikel 96 van het Verdrag.

VERLENING VAN RECHTEN

Artikel II. 1. Beide Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkander
wederzijds de in deze Overeenkomst en haar Bijlagen omschreven rechten voor het in-

stellen van de in de Bijlagen beschreven geregelde internationale luchtdiensten, hierna te noemen „overeengekomen diensten” op de routes als genoemd in de Routetabel in Bijlage II, hierna te noemen „omschreven routes”.

2. Op de voorwaarden als gesteld in deze Overeenkomst en haar Bijlagen genieten de door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen de navolgende voorrechten:

- a) het recht om over het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te vliegen;
- b) het recht om op genoemd grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden, en
- c) het recht om op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij te landen teneinde in internationaal verkeer passagiers, vracht en postzendingen, afzonderlijk of gecombineerd, op te nemen of af te zetten, gedurende de exploitatie van de overeengekomen diensten op de routes als omschreven in de ingevolge deze Overeenkomst opgestelde Bijlage.

3. De cabotage op het grondgebied van elk der Overeenkomstsluitende Partijen blijft respectievelijk voorbehouden aan de luchtvaartmaatschappijen van hun nationaliteit.

VOORWAARDEN VOOR DE UITOEFENING VAN DE VERLEENDE RECHTEN

Artikel III. 1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht, door middel van voorafgaande schriftelijke kennisgeving aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, een of meer luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

2. Na ontvangst van deze aanwijzing dient de andere Overeenkomstsluitende Partij, onverminderd de bepalingen in het derde en vierde lid van dit artikel, onverwijld de benodigde vergunningen te verlenen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

3. De luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij kunnen verlangen dat de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag, aantoonde te voldoen aan de in wetten en voorschriften gestelde eisen die gewoonlijk en redelijkerwijze door genoemde autoriteiten worden toegepast.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de vergunningen als genoemd in het tweede lid van dit artikel te weigeren, wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen niet aantoonde resp. aantonen dat de meerderheid van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op deze luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die deze heeft aangewezen, of bij haar onderdanen.

5. Wanneer een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen op deze wijze is resp. zijn aangewezen en de vergunning heeft resp. hebben verkregen, kan resp. kunnen deze te allen tijde de exploitatie van de overeengekomen diensten aannemen, op voorwaarde dat een tarief van kracht is overeenkomstig de bepalingen van Artikel XII van deze Overeenkomst.

6. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een door haar aangewezen luchtvaartmaatschappij door een andere te vervangen, waarvan zij schriftelijk kennis geeft aan de andere Overeenkomstsluitende Partij. De nieuwe aangewezen

luchtvaartmaatschappij geniet dezelfde rechten en is onderworpen aan dezelfde verplichtingen als de maatschappij wier plaats zij gaat innemen.

VERBODEN ZONES

Artikel IV. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan om redenen van militaire aard of van openbare veiligheid de vluchten der luchtvaartuigen van andere Staten over bepaalde zones van haar grondgebied uniform beperken of verbieden, mits geen onderscheid gemaakt wordt in dit opzicht tussen de luchtvaartuigen van de Overeenkomstsluitende Partij om wier grondgebied het gaat, die gebruikt worden in geregelde internationale luchtdiensten, en de luchtvaartuigen van derde Staten die in dergelijke luchtdiensten worden gebruikt.

Genoemde verboden zones dienen een redelijke oppervlakte en ligging te hebben, zodat de luchtvaart niet onnodig gehinderd wordt. De beschrijving van dergelijke op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij gelegen verboden zones, alsmede alle verdere wijzigingen, dienen zo spoedig mogelijk te worden bekendgemaakt aan de andere Overeenkomstsluitende Partij en aan de internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart.

INTREKKING, OPSCHORTING EN BEPERKING VAN RECHTEN

Artikel V. 1. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich in de volgende gevallen het recht voor de exploitatievergunning in te trekken of de uitoefening van de aan een, door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen, luchtvaartmaatschappij verleende rechten op te schorten of voor de uitoefening van deze rechten de door haar noodzakelijk geachte voorwaarden op te leggen:

- a) wanneer niet is aangetoond dat de meerderheid van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op genoemde luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die haar heeft aangewezen of bij haar onderdanen;
- b) wanneer deze luchtvaartmaatschappij de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij die de rechten verleent, niet naleeft; en
- c) wanneer de luchtvaartmaatschappij de overeengekomen diensten niet exploiteert overeenkomstig de voorwaarden die in deze Overeenkomst en haar Bijlagen zijn gesteld.

2. Tenzij de onmiddellijke intrekking of opschorting van wezenlijk belang is teneinde verdere schending van wetten en voorschriften te voorkomen, wordt dit recht eerst uitgeoefend nadat met de andere Overeenkomstsluitende Partij overleg is gepleegd.

GEBRUIK VAN INSTALLATIES EN DIENSTEN EN HET OPLEGGEN VAN LUCHTHAVENRECHTEN

Artikel VI. 1. De luchtvaartuigen van beide Overeenkomstsluitende Partijen hebben het recht, gebruik te maken van de installaties en diensten van de luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Bij het gebruikmaken van genoemde installaties en diensten die door de ene Overeenkomstsluitende Partij worden aangeboden, behoeft de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen hogere rechten te betalen dan die welke de luchtvaartuigen van de overige buitenlandse luchtvaartmaatschappijen betalen die geregelde internationale diensten exploiteren.

VRIJSTELLING VAN DOUANERECHTEN

Artikel VII. 1. Luchtvaartuigen die door de, door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen, luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten worden gebruikt, hun normale uitrustingsstukken, motorbrandstoffen, smeermiddelen, reserveonderdelen, boordproviand (met inbegrip van eetwaren, dranken en tabak) zijn bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en andere rechten of belastingen, op voorwaarde dat deze uitrustingsstukken en proviand aan boord van de luchtvaartuigen blijven totdat de vlucht wordt voortgezet.

2. Eveneens zijn van deze rechten en belastingen vrijgesteld, met uitzondering van betaling voor verleende diensten:

- a) de boordproviand, ingeladen op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, binnen de beperkingen die gesteld worden door de autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen en bestemd is voor consumptie aan boord van de voor de overeengekomen diensten bestemde luchtvaartuigen van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
- b) de reservedelen die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn ingevoerd voor het onderhoud of de reparatie van luchtvaartuigen die op de overeengekomen diensten worden gebruikt door de, door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen, luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen; en
- c) de motorbrandstof en smeermiddelen, bestemd voor de bevoorrading van de luchtvaartuigen die gebruikt worden door de, door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen, luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen en welke bestemd zijn voor de overeengekomen diensten, ook wanneer deze voorzieningen worden verbruikt gedurende de vlucht boven het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij waarop zij zijn ingeladen. Verlangd kan worden dat de goederen als genoemd in deze sub-paragrafen onder toezicht of controle van de douane gesteld worden.

3. De normale boorduitrustingsstukken van de luchtvaartuigen evenals andere goederen en voorzieningen die zich aan boord bevinden van luchtvaartuigen van de ene Overeenkomstsluitende Partij mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet worden uitgeladen zonder toestemming van haar douaneautoriteiten. In dit geval kunnen de goederen onder toezicht van genoemde autoriteiten worden gesteld totdat zij wederom worden ingeladen of daarover na behoorlijk verkregen machtiging op andere wijze wordt beschikt.

4. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen kunnen binnen het stelsel van vrijdommen die op grond van sub a), b) en c) van het tweede lid van dit artikel worden verleend, de benodigde hoeveelheden motorbrandstoffen, smeermiddelen, reservedelen, normale uitrustingsstukken en boordproviand die vanaf het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij of vanuit derde Staten zijn ingevoerd en bestemd zijn voor het uitsluitend gebruik door de luchtvaartuigen die gebruikt worden op de overeengekomen diensten, op de luchthaven of luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij en onder toezicht van de douane opslaan.

VRIJSTELLING VAN BELASTING OP WINST UIT EXPLOITATIE

Artikel VIII. 1. De inkomsten of winsten die voortvloeien uit de exploitatie, binnen het internationaal verkeer, van een luchtvaartuig door elke aangewezen lucht-

vaartmaatschappij die, ten aanzien van de inkomstenbelasting, geacht wordt binnen het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen te zijn gevestigd, zullen zijn vrijgesteld van alle inkomstenbelasting alsmede van elke belasting die op de winst drukt en die door de Regering van de andere Overeenkomstsluitende Partij mocht worden geheven.

2. Elk luchtvaartuig dat geëxploiteerd wordt op de internationale luchtvaartdiensten van een der beide Overeenkomstsluitende Partijen, alsmede alle eigendom welke betrekking heeft op de exploitatie van genoemd luchtvaartuig, zal slechts belastingplichtig zijn in de Staat waarin de zetel van het daadwerkelijke beheer van genoemde maatschappij is gevestigd.

OVERMAKING VAN OVERSCHOTTEN

Artikel IX. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de aangewezen luchtlijn van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht van vrije overmaking in convertibele valuta van het overschot van inkomsten na aftrek van kosten, verkregen door elke luchtvaartlijn gedurende de normale bedrijfsvoering.

Genoemde overmakingen dienen op normale wijze te worden goedgekeurd en zij dienen als grondslag te hebben de valuta-bepalingen welke op normale betalingen van toepassing zijn.

Op genoemde overmakingen zullen generlei andere lasten drukken dan de normale bankkosten.

FACILITEITEN VOOR PASSAGIERS, BAGAGE EN VRACHT IN TRANSITO

Artikel X. Passagiers, bagage en vracht in het rechtstreeks transitoverkeer door het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen en niet komend buiten de hiervoor bestemde zone van de luchthaven, zijn aan een vereenvoudigde controle onderworpen, behoudens voor wat betreft maatregelen van veiligheid tegen geweld en luchtpiraterij. Bagage en vracht in het rechtstreeks transitoverkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke heffingen.

ERKENNING VAN BEWIJZEN VAN LUCHTWAARDIGHEID, VERGUNNINGEN EN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID

Artikel XI. 1. Bewijzen van luchtwaardigheid, van bevoegdheid en vergunningen verleend of geldig verklaard overeenkomstig de normen van het Verdrag door een der Overeenkomstsluitende Partijen, worden, mits niet verlopen, door de andere Overeenkomstsluitende Partij ten dienste van de exploitatie van de overeengekomen diensten als geldig erkend.

2. Evenwel behoudt elke Overeenkomstsluitende Partij zich het recht voor, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de andere Overeenkomstsluitende Partij of door een derde Staat zijn verleend of geldig verklaard voor de eigen onderdanen, niet als geldig te erkennen voor het overvliegen van haar eigen grondgebied.

VERVOERSTARIEVEN

Artikel XII. 1. De op de overeengekomen diensten toe te passen tarieven worden op redelijke niveaus vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle daarbij in aanmerking komende factoren en in het bijzonder met de exploitatie-

kosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route geheel of gedeeltelijk exploiteren.

2. De door beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen stellen in gezamenlijk overleg de tarieven voor de overeengekomen diensten vast. Hiertoe kunnen genoemde luchtvaartmaatschappijen andere luchtvaartmaatschappijen die de route geheel of gedeeltelijk exploiteren, raadplegen. Zo mogelijk kan gebruik worden gemaakt van de procedure voor het vaststellen van tarieven, ingesteld door de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA).

3. De aldus vastgestelde tarieven worden ten minste dertig dagen voor de voorgestelde datum van hun inwerkingtreding ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen. Wanneer de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen zulks overeenkomen, kan de termijn van dertig dagen worden bekort.

4. Indien tussen de door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen geen overeenstemming bereikt kan worden of wanneer een luchtvaartautoriteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen de voorgestelde tarieven niet goedkeurt, dienen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen de tarieven gezamenlijk vast te stellen. De bestaande tarieven blijven van kracht totdat de genoemde overeenstemming is bereikt.

5. Wanneer de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen niet tot overeenstemming kunnen komen wordt de procedure gevolgd als voorzien in artikel XVIII (Geschillenbeslechting).

TOEPASSING VAN WETTEN EN VOORSCHRIFTEN

Artikel XIII. 1. De wetten, voorschriften en verdere bepalingen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de binnenkomst op, het verblijf binnen en het verlaten van haar grondgebied door de voor de internationale luchtvaart bestemde luchtvaartuigen of met betrekking tot de operatie en navigatie van genoemde luchtvaartuigen zijn, zolang deze zich binnen haar grondgebied bevinden, van toepassing op de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

2. De wetten, voorschriften en verdere bepalingen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen met betrekking tot de binnenkomst op, het verblijf binnen en het verlaten van haar grondgebied door passagiers, bagage, postzendingen en vracht, evenals die welke betrekking hebben op de formaliteiten inzake migratie paspoorten, douane, politie en gezondheid, zijn van toepassing op de passagiers, bagage, postzendingen en vracht die vervoerd worden met de luchtvaartuigen van de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

OVERTREDINGEN DOOR DE AANGEWENZEN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

Artikel XIV. 1. Van de overtredingen der luchtvaartreglementen welke door de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij mochten worden begaan, dient door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij binnen wier grondgebied de overtreding heeft plaatsgevonden mededeling te worden gedaan aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Indien genoemde overtreding van ernstige aard is, hebben de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij binnen wier grondge-

bied de overtreding is begaan het recht te verzoeken dat passende maatregelen worden genomen door de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. De overige overtredingen waaraan de door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij binnen het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zich mocht schuldig maken, worden berecht overeenkomstig de landelijke wet van de plaats waar genoemde overtredingen zijn gepleegd. Onverkort deze berechting en vóór de tenuitvoerlegging van het gewezen vonnis, dienen de luchtvaartautoriteiten binnen wier grondgebied de overtreding is begaan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij van het feit in kennis te stellen.

STATISTIEKEN

Artikel XV. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij dienen aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij op verzoek statistische rapporten te verschaffen welke redelijkerwijs nodig geacht kunnen worden voor de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen. Dergelijke rapporten dienen alle gegevens te bevatten welke nodig zijn om de verkeershoeveelheid te bepalen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen is vervoerd op de overeengekomen diensten.

GEDACHTENWISSELING

Artikel XVI. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen veelvuldig en geregeld overleg, teneinde een bevredigende toepassing te waarborgen van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlagen.

OVERLEG, WIJZIGING EN VERBETERING VAN OVEREENKOMST EN BIJLAGEN

Artikel XVII. 1. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht, enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan deze om overleg omtrent de voorgestelde wijzigingen tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen verzoeken. Het overleg wordt geopend binnen een termijn van zestig dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

2. Elke wijziging van deze Overeenkomst waartoe gedurende het overleg als bedoeld in lid 1 van dit Artikel wordt besloten, dient schriftelijk tussen de Overeenkomstsluitende Partijen te worden goedgekeurd en treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar hebben bericht dat aan de grondwettelijk vereiste formaliteiten in hun respectieve landen is voldaan.

3. De respectieve luchtvaartautoriteiten hebben het recht schriftelijk elke wijziging van de Bijlagen van deze Overeenkomst goed te keuren waartoe zij gedurende het in lid 1 van dit Artikel vermelde overleg mochten besluiten.

Genoemde wijzigingen zullen van kracht worden op een datum die door middel van uitwisseling van diplomatieke nota's dient te worden vastgesteld.

GESCHILLENBESLECHTING

Artikel XVIII. 1. In geval van enig geschil met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en haar Bijlagen zullen de Overeenkomstsluitende Partijen in rechtstreekse onderhandelingen tot overeenstemming trachten te komen.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen door middel van genoemd overleg niet tot een oplossing geraken, zal elk der Overeenkomstsluitende Partijen het geschil kunnen voorleggen aan een scheidsgerecht, waarvan de samenstelling en werkwijze is onderworpen aan de volgende bepalingen:

a) Het scheidsgerecht bestaat uit drie leden. Elke Overeenkomstsluitende Partij benoemt een scheidsman en de derde, die geen onderdaan mag zijn van een der Overeenkomstsluitende Partijen, wordt aangewezen bij besluit van de twee genoemde scheidsmannen.

b) De benoeming van de eerste twee scheidsmannen geschiedt binnen een termijn van zestig dagen na de datum waarop een der Overeenkomstsluitende Partijen de diplomatieke nota waarbij de andere Overeenkomstsluitende Partij het verzoek om arbitrage doet, heeft ontvangen. De derde scheidsman wordt benoemd binnen dertig dagen na de benoeming van de eerste twee.

c) Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen binnen de genoemde termijn geen scheidsman benoemt, of zo de derde niet is benoemd binnen de genoemde termijn, zal elk der Overeenkomstsluitende Partijen de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) kunnen verzoeken de ter zake dienende benoemingen te doen. Indien genoemde Voorzitter de nationaliteit bezit van een der Overeenkomstsluitende Partijen ofwel op andere wijze is verhinderd, doet zijn plaatsvervanger de benoemingen.

d) Het scheidsgerecht bepaalt zijn eigen reglement en brengt binnen dertig dagen na de datum van zijn instelling zijn bij meerderheid van stemmen aangenomen uitspraak uit. Deze termijn kan bij overeenstemming van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden verlengd.

e) De uitspraken van het scheidsgerecht zijn voor beide Overeenkomstsluitende Partijen bindend. Elke Overeenkomstsluitende Partij draagt de kosten van zijn scheidsman. De kosten van de derde scheidsman worden in gelijke delen door beide Overeenkomstsluitende Partijen gedragen.

WIJZIGING DOOR EEN MULTILATERAAL VERDRAG

Artikel XIX. Indien een multilaterale luchtvaartovereenkomst voor beide Overeenkomstsluitende Partijen van kracht zou worden, worden de bepalingen van de multilaterale overeenkomst automatisch van toepassing op de onderhavige Overeenkomst.

REGISTRATIE VAN DE OVEREENKOMST

Artikel XX. Onverminderd de bepalingen van Artikel 102, lid 1, van het Handvest der Verenigde Naties, dienen deze Overeenkomst en haar Bijlagen te worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

TOEPASSING VAN DE OVEREENKOMST

Artikel XXI. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal deze Overeenkomst alleen gelden voor het Rijk in Europa.

De bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlagen zullen voorlopig worden toegepast vanaf de dag van ondertekening en zij zullen in werking treden op de dag van de uitwisseling langs diplomatieke weg van de akten van bekrachtiging.

Bij de inwerkingtreding zal deze Overeenkomst, tussen het deel van het Koninkrijk der Nederlanden in Europa en de Republiek ten Oosten van de Uruguay, het Luchtvaartverdrag tussen Nederland en Uruguay vervangen dat de Montevideo op de twaalfde mei 1947 is getekend.

OPZEGGING VAN DE OVEREENKOMST

Artikel XXII. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde deze Overeenkomst opzeggen. De kennisgeving hieromtrent wordt tegelijkertijd aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) gezonden. Indien zulk een kennisgeving wordt gedaan, eindigt deze Overeenkomst twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij genoemde kennisgeving in onderling overleg wordt ingetrokken voor de datum van afloop van deze termijn. Indien de Overeenkomstsluitende Partij aan wie de kennisgeving werd gezonden de ontvangst niet bevestigt, wordt deze geacht te zijn ontvangen veertien dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LOS GOBIERNOS DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y DEL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

PREÁMBULO

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y

El Gobierno del Reino de los Países Bajos

siendo partes del Convenio de Aviación Civil Internacional que quedó abierto para su firma el 7 de diciembre de 1944, y en vista del propósito, de celebrar un Acuerdo a fin de que los servicios aéreos comerciales regulares entre y más allá de sus respectivos territorios se establezcan sobre una base de igualdad de oportunidades y se realicen de modo sano y económico

han convenido lo siguiente:

CONCEPTOS GENERALES

Artículo I. 1. Para la aplicación del presente Acuerdo y sus Anexos:

a) el término “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para su firma el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo adoptado por el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o Convenio, prevista en los Artículos 90 y 94 del mismo;

b) la palabra “territorio” se entiende tal como queda definida en el Artículo II del Convenio;

c) la expresión “Autoridades Aeronáuticas” significa:

- en lo que se refiere a la República Oriental del Uruguay, el Ministerio de Defensa Nacional;
- en lo que se refiere a los Países Bajos, el Ministro de Transporte y Obras Públicas;
- o en ambos casos, toda persona u Organismo que esté facultado para asumir las funciones actualmente ejercidas por ellas;

d) los términos “empresa designada” o “empresas designadas” significan la empresa o empresas de transporte aéreo que cada una de las Partes Contratantes haya designado, de acuerdo con el Artículo III del presente Acuerdo, para la explotación de los servicios aéreos descritos en el Anexo de este Acuerdo;

e) las expresiones “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “empresa de transporte aéreo” y “escala para fines no comerciales”, tienen el significado que se les asigna respectivamente en el Artículo 96 del Convenio.

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

Artículo II. 1. Ambas Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el presente Acuerdo y sus Anexos, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares descritos en los mismos, en adelante

“servicios convenidos”, en las rutas señaladas en el Cuadro de Rutas correspondiente al Anexo II, en adelante “rutas especificadas”.

2. Sujeto a las previsiones del presente Acuerdo y sus Anexos, las empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante, gozarán de los siguientes privilegios:

- a) el de sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante;
- b) el de hacer escalas para fines no comerciales en dicho territorio;
- c) el de embarcar y desembarcar en dicho territorio tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separado o combinadamente, mientras que opere los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo establecido en aplicación del presente Acuerdo.

3. El tráfico de cabotaje en el territorio de cada una de las Partes Contratantes queda reservado respectivamente a las empresas aéreas de su nacionalidad.

CONDICIONES PARA EL EJERCICIO DE LOS DERECHOS OTORGADOS

Artículo III. 1. Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar, previa comunicación por escrito a la otra Parte Contratante, una o más empresas de transporte aéreo para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del presente artículo, conceder sin demora a la Empresa o Empresas de transporte Aéreo designadas, las autorizaciones necesarias.

3. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que la empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante demuestre, de conformidad con las disposiciones del Convenio, que está en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de rehusar las autorizaciones mencionadas en el párrafo 2 del presente artículo, cuando la empresa o empresas designadas no comprueben que la mayoría de la propiedad y el control efectivo de esta empresa o empresas se halle en manos de la Parte Contratante que la ha designado o de sus nacionales.

5. Cuando una empresa o empresas de transporte aéreo haya sido de este modo designada y autorizada, podrá iniciar en cualquier momento la explotación de los servicios convenidos, siempre que esté en vigor una tarifa de conformidad con las disposiciones del Artículo XII de este Acuerdo.

6. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de reemplazar una empresa designada por ella, mediante comunicación por escrito a la otra Parte Contratante. La nueva empresa designada gozará de los mismos derechos y estará sujeta a las mismas obligaciones que la empresa cuyo lugar pase a ocupar.

ZONAS PROHIBIDAS

Artículo IV. Cada Parte Contratante puede, por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves de la Parte Contratante de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de terceros Estados que se utilicen en servicios similares.

Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de una Parte Contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a la otra Parte Contratante y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN Y LIMITACIÓN DE DERECHOS

Artículo V. 1. Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar el permiso de explotación o de suspender el ejercicio de los derechos concedidos a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos en los siguientes casos:

- a) cuando no se hubiera comprobado que la mayoría de la propiedad y el control efectivo de esa empresa se halle en manos de la Parte Contratante que la ha designado o de sus nacionales;
- b) cuando esta empresa no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que conceda los derechos; y
- c) cuando la empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos, con arreglo a las condiciones del presente Acuerdo y sus anexos.

2. A menos que la revocación o suspensión inmediata sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS E IMPOSICIÓN DE DERECHOS AEROPORTUARIOS

Artículo VI. 1. Las aeronaves de ambas Partes Contratantes tendrán derecho a utilizar las instalaciones y servicios de los aeropuertos de la otra Parte Contratante.

2. Al utilizar dichas instalaciones y servicios ofrecidos por una Parte Contratante, la empresa designada de la otra Parte Contratante no deberá pagar derechos más altos que los que pagan las aeronaves de las demás empresas extranjeras que operan en servicios internacionales regulares.

EXENCIÓN DE DERECHOS ADUANEROS

Artículo VII. 1. Las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por las empresas designadas por las Partes Contratantes, su equipo habitual, combustibles, lubricantes, piezas de repuesto, provisiones de a bordo (incluso alimentos, bebidas y tabaco), estarán exentos de todos los derechos de aduana, de inspección y otros derechos o impuestos, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de las aeronaves hasta la continuación del vuelo.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos, con excepción de pago de servicios prestados:

- a) las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de las mismas, para su consumo a bordo de las aeronaves destinadas a los servicios convenidos de la otra Parte Contratante;

- b) las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos por la empresa o empresas designadas por la otra Parte Contratante; y
- c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por la empresa o empresas designadas por la otra Parte Contratante y destinadas a los servicios convenidos, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre territorio de la otra Parte Contratante en el cual se haya embarcado. Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los artículos mencionados en estos subpárrafos.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante, sin aprobación de sus autoridades aduaneras. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas autoridades, hasta que sean reembarcados o se disponga de ellos de otra forma debidamente autorizada.

4. Las empresas designadas, dentro del régimen de exenciones que acuerdan los subpárrafos *a)*, *b)* y *c)* del punto 2 de este artículo, podrán almacenar, en el aeródromo o aeródromos de la otra Parte Contratante y bajo control aduanero, las cantidades necesarias de combustibles, lubricantes, piezas de repuesto, equipo habitual y provisiones de a bordo, introducidas desde el territorio de cada Parte Contratante o desde terceros Estados y destinadas al uso exclusivo de las aeronaves utilizadas en los servicios convenidos.

EXENCIÓN DE IMPUESTOS SOBRE UTILIDADES DE OPERACIONES

Artículo VIII. 1. Los ingresos o beneficios resultantes de la operación de una aeronave dentro del tráfico internacional por toda empresa designada, que sea considerada residente a los fines del impuesto a la renta en el territorio de una de las Partes Contratantes, estarán exoneradas de todo impuesto a la renta, así como de todo impuesto que grave los beneficios y que sea aplicado por el Gobierno de la otra Parte Contratante.

2. Toda aeronave que opere en los servicios aéreos internacionales de cualquiera de las dos Partes Contratantes, así como toda propiedad que se relacione con la operación de dicha aeronave, será pasible de impuestos únicamente en el Estado en el cual se encuentre situado el lugar de administración efectiva de dicha empresa.

TRANSFERENCIA DE EXCEDENTES

Artículo IX. Cada Parte Contratante otorga a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, el derecho de libre transferencia en conversión de moneda corriente del exceso de ingresos sobre gastos, obtenidos por cada línea aérea en el curso normal de su negocio.

Dichas transferencias deberán ser otorgadas de manera regular y deberán basarse en las disposiciones cambiarias aplicables a los pagos corrientes.

Ningún otro cargo más que los cargos bancarios normales, será aplicable a dichas transferencias.

FACILIDADES A PASAJEROS, EQUIPAJE Y CARGA EN TRÁNSITO

Artículo X. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de una de las Partes Contratantes y sin dejar la zona del aeropuerto reservada a tal propósito, estarán sujetos a un control simplificado, excepto en lo que se refiere a medidas de seguridad contra violencia y piratería aérea. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exonerados de los derechos de aduana y otros gravámenes similares.

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS, LICENCIAS Y HABILITACIONES

Artículo XI. 1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias concedidas o revalidadas por una de las Partes Contratantes de conformidad con las normas del Convenio y que se hallen en vigor, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, para los fines de la explotación de los servicios convenidos.

2. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de no reconocer como válidos para el sobrevuelo de su propio territorio los títulos de aptitud y las licencias concedidas o revalidadas a sus propios ciudadanos por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Artículo XII. 1. Las tarifas que se apliquen a los servicios convenidos se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todo los factores incidentes y, en particular, el costo de explotación, un beneficio razonable y las tarifas de otras empresas que exploten la misma ruta o parte de ella.

2. Las empresas designadas por ambas Partes Contratantes acordarán conjuntamente las tarifas de los servicios convenidos. Para tal fin dichas empresas podrán hacer consultas con las otras empresas aéreas que exploten la ruta o parte de la misma. De ser factible, podrá aplicarse el procedimiento de fijación de tarifas establecido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

3. Las tarifas así fijadas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, por lo menos treinta días antes de la fecha prevista para que entren en vigor. Cuando así lo convengan las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrá reducirse el período de treinta días.

4. En el caso en que entre las empresas designadas por las Partes Contratantes no haya habido coincidencia o que una autoridad aeronáutica de cualquiera de las Partes Contratantes desapruere las tarifas presentadas, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes deberán fijarlas conjuntamente. Las tarifas existentes seguirán en vigor hasta que se llegue al mencionado acuerdo.

5. Cuando las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes no puedan llegar a un acuerdo, se seguirá el procedimiento previsto en el Artículo XVIII (Solución de Controversias).

APLICACIÓN DE LEYES Y REGLAMENTOS

Artículo XIII. 1. Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes relativas a la entrada, permanencia o salida de su territorio de las aeronaves destinadas a la navegación aérea internacional, o a la operación y

navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentran en su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o empresas designadas por la otra Parte Contratante.

2. Las leyes, reglamentos y demás disposiciones de cada una de las Partes Contratantes, referentes a la entrada, permanencia o salida de su territorio, de pasajeros, equipaje, correo y carga, así como las concernientes a los trámites de migración, pasaportes, aduana, policía y sanidad, se aplicarán a los pasajeros, equipaje, correo y carga transportados por las aeronaves de la empresa o empresas designadas por la otra Parte Contratante.

INFRACCIONES DE LAS EMPRESAS AÉREAS DESIGNADAS

Artículo XIV. 1. Las infracciones a los reglamentos de navegación aérea que cometa la empresa designada por una Parte Contratante serán comunicadas por las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante en cuyo territorio se haya cometido la infracción a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Si dicha infracción reviste un carácter grave, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante en cuyo territorio se haya cometido la infracción tendrán derecho a solicitar que se adopten medidas adecuadas por las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

2. Las demás infracciones que pueda cometer la empresa designada por una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante, serán juzgadas conforme a la ley territorial del lugar donde aquéllas se consumaron. Sin perjuicio de ello y antes de proceder a la ejecución de la resolución dictada, las autoridades aeronáuticas en cuyo territorio se cometió la infracción, pondrán el hecho en conocimiento de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

ESTADÍSTICAS

Artículo XV. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán suministrar a las autoridades aeronáuticas de la otra, si les fueren solicitados, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios por la empresa o empresas designadas por la otra Parte Contratante. Tales informes deben incluir todos los datos necesarios para determinar la cantidad de tráfico transportado por la empresa o empresas designadas en los servicios convenidos.

INTERCAMBIO DE OPINIONES

Artículo XVI. Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán frecuente y regularmente, con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Acuerdo y sus Anexos.

CONSULTAS, MODIFICACIONES Y ENMIENDAS AL ACUERDO Y ANEXOS

Artículo XVII. 1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar alguna de las disposiciones de este Acuerdo, podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, en relación con las modificaciones propuestas. Las consultas comenzarán dentro de un período de sesenta días a contar de la fecha de recibo de la solicitud.

2. Toda modificación de este Acuerdo que se decida durante las consultas a las que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, se acordará por escrito entre las Partes Contratantes y entrará en vigor en la fecha en la cual las Partes Contratantes se hayan comunicado mutuamente que las formalidades constitucionales que se requieren para ello en sus respectivos países, han sido contempladas.

3. Las respectivas autoridades aeronáuticas tienen derecho a acordar por escrito toda modificación de los Anexos a este Acuerdo que ellas decidan durante las consultas a que se hace referencia en el párrafo 1 de este Artículo.

Dichas modificaciones entrarán en vigor en una fecha que deberá determinarse mediante intercambio de notas diplomáticas.

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Artículo XVIII. 1. En caso de surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y sus Anexos, las Partes Contratantes tratarán de ponerse de acuerdo mediante negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante dichas consultas, cualquiera de las Partes Contratantes podrá someter la disputa a un Tribunal de Arbitraje, cuya constitución y funcionamiento se sujetará a lo siguiente:

a) El Tribunal estará integrado por tres miembros. Cada Parte Contratante nombrará un árbitro y el tercero será designado por acuerdo de los dos anteriores y no podrá ser nacional de ninguna de las Partes Contratantes.

b) El nombramiento de los dos primeros árbitros se efectuará dentro del término de sesenta días, a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes reciba la nota diplomática de la otra Parte Contratante solicitando el arbitraje. El tercer árbitro será nombrado dentro de los treinta días siguientes a la designación de los dos primeros.

c) Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del término especificado, o si el tercer árbitro no es nombrado dentro de dicho término, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI que nombre el árbitro o árbitros, según sea el caso. Si el Presidente tiene la nacionalidad de una de las Partes Contratantes, o se ve impedido de actuar, por algún otro concepto, su sustituto deberá designar el árbitro o árbitros.

d) El Tribunal de Arbitraje adoptará su propio reglamento y emitirá su fallo por mayoría de votos, dentro de treinta días a partir de la fecha de su constitución. Este plazo podrá prorrogarse por acuerdo de ambas Partes Contratantes.

e) Las decisiones del Tribunal de Arbitraje serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada Parte Contratante sufragará las costas de su árbitro. Las costas del tercer árbitro serán cubiertas en proporciones iguales por ambas Partes Contratantes.

MODIFICACIONES POR CONVENIO MULTILATERAL

Artículo XIX. Cuando un Convenio Aéreo Multilateral sea obligatorio para ambas Partes Contratantes, las disposiciones del Convenio Multilateral serán aplicables automáticamente a este Acuerdo.

INSCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Artículo XX. Sin perjuicio de las disposiciones del Artículo 102, Parte I, de la Carta de las Naciones Unidas, este Acuerdo y sus Anexos deberán registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por ambas Partes Contratantes.

APLICACIÓN DEL ACUERDO

Artículo XXI. En lo que concierne al Reino de los Países Bajos, este Acuerdo tiene solamente validez para la parte del Reino situada en Europa.

Las disposiciones del presente Acuerdo y sus Anexos serán provisionalmente aplicados desde el día de su firma y entrarán en vigor el día del cambio de los instrumentos de ratificación por vía diplomática.

Al entrar en vigor, el presente Acuerdo sustituirá, entre la parte del Reino de los Países Bajos en Europa y la República Oriental del Uruguay, al Convenio de Transporte Aéreo entre los Países Bajos y el Uruguay firmado en la ciudad de Montevideo a los doce días del mes de mayo de 1947.

DENUNCIA DEL ACUERDO

Artículo XXII. Cualquiera de las Partes Contratantes puede, en cualquier momento, denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Si tal notificación se hace, este Acuerdo cesará de estar en vigencia doce meses después de recibida la notificación por la otra Parte Contratante, a no ser que dicha notificación sea retirada, de común acuerdo, antes de la fecha de expiración de este período. Si la Parte Contratante a la cual fue dirigida la notificación no acusa recibo, se considerará recibida catorce días después de haber llegado la notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

GEDAAN te 's-Gravenhage op 21 november 1979, in twee originele exemplaren in de Nederlandse en de Spaanse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

REALIZADO en La Haya el 21 Noviembre 1979, en dos originales en los idiomas neerlandés y castellano, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

(w.g.) C. A. VAN DER KLAUW

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

(w.g.) P. R. RIVERO

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

BIJLAGE I

1. Met betrekking tot de exploitatie van het regionale luchtvaartverkeer zal elk der Overeenkomstsluitende Partijen redelijke normen mogen vaststellen voor de bescherming van haar belangen, welke door de andere Overeenkomstsluitende Partij zullen worden gerespecteerd.

De normen in kwestie zullen de in deze Overeenkomst verleende rechten en voordelen niet beïnvloeden.

2. De overeengekomen diensten zullen als voornaamste doel hebben het aanbieden van een capaciteit die is aangepast aan de in principe voorzienbare behoeften van het internationale luchtverkeer tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en punten op de omschreven routes.

3. Aan de door beide Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen dient een rechtvaardige en billijke behandeling verzekerd te worden, opdat zij met gelijke mogelijkheden kunnen profiteren van het aanbod van capaciteit, zulks met het oog op de exploitatie der overeengekomen diensten.

4. De door de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen dienen bij het exploiteren van hun routes of gemeenschappelijke gedeelten van hun routes, rekening te houden met hun wederzijdse belangen opdat hun respectieve diensten en in het bijzonder de regionale diensten niet ten onrechte worden geschaad.

Elke Overeenkomstsluitende Partij verplicht zich aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen toe te staan de uitoefening van het recht op verkeer van de Vijfde Vrijheid, dat een complementair karakter dient te dragen ten opzichte van het voornaamste doel, hetwelk bestaat uit het verkeer tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en punten op de omschreven routes.

Elk recht dat door een Overeenkomstsluitende Partij wordt verleend aan de door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen om verkeer van de Vijfde Vrijheid uit te voeren naar punten die verder gelegen zijn dan enig punt op beider grondgebied, zal laatstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij, om redenen van gelijkheid van mogelijkheden, verplichten dit recht in gelijke vorm te verlenen aan de door de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen.

5. De manier waarop deze principes zullen worden toegepast zal onderwerp zijn van een akkoord tussen de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

BIJLAGE II

ROUTETABEL

1. Onschreven route voor het Koninkrijk der Nederlanden:

Amsterdam, twee punten in Europa, twee punten in Afrika, Rio de Janeiro, São Paulo, *Montevideo*, Buenos Aires en Santiago de Chile.

2. Omschreven route voor de Republiek ten Oosten van de Uruguay:

Montevideo, twee punten in Zuid-Amerika, twee punten in Afrika, twee op te geven punten in Europa, *Amsterdam* en twee op te geven verder gelegen punten.

3. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen zullen een of meer punten op de aangegeven routes bij een of alle vluchten kunnen weglaten, en zij zullen tevens in andere volgorde kunnen opereren.

4. Er zal geen enkel beletsel zijn dat de aangewezen luchtlijnen andere punten bedienen dan die welke op de routes zijn aangegeven mits zonder voorafgaande machtiging geen verkeersrechten worden uitgeoefend tussen die punten en het punt op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Aanvullende vluchten kunnen worden uitgevoerd door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen met voorafgaande machtiging van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ANEXO I

1. Respecto a la utilización del tráfico aéreo regional, cada una de las Partes Contratantes podrá adoptar normas razonables de protección de sus intereses que serán respetadas por la otra Parte Contratante.

Las referidas normas no afectarán los derechos y privilegios otorgados en el presente Acuerdo.

2. Los servicios convenidos tendrán como objetivo primordial el ofrecimiento de una capacidad adaptada a las necesidades y fundamentalmente previsibles del tráfico aéreo internacional entre el territorio de la Parte Contratante que haya designado la empresa aérea y puntos en las rutas especificadas.

3. Deberá asegurarse a la empresa o empresas designadas por ambas Partes Contratantes un tratamiento justo y equitativo, para que puedan gozar de iguales oportunidades en la oferta de capacidad, con motivo de la explotación de los servicios convenidos.

4. La empresa o empresas designadas por las Partes Contratantes deberán tomar en consideración, cuando exploten sus rutas o secciones comunes de sus rutas, sus intereses recíprocos a fin de no perjudicar indebidamente sus respectivos servicios y en particular los servicios regionales.

Cada Parte Contratante se compromete a otorgar a la empresa o empresas designadas de la otra Parte Contratante el ejercicio del derecho de efectuar tráfico de Quinta Libertad, el cual deberá revestir el carácter de complementario con relación al objetivo primordial, que es el efectuado entre el territorio de la Parte Contratante que haya designado la empresa aérea y puntos en las rutas especificadas.

Todo derecho acordado por una Parte Contratante a la empresa o empresas designadas de la otra Parte Contratante, para efectuar tráfico de Quinta Libertad a puntos ubicados más allá de cualquiera de ambos territorios obligará a esta última Parte Contratante, por razones de igualdad de oportunidades, a otorgarlos en igual forma a la empresa o empresas designadas de la primera Parte Contratante.

5. La forma en que habrán de ser aplicados estos principios será objeto de acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

ANEXO II

CUADRO DE RUTAS

1. Ruta especificada para el Reino de los Países Bajos:

Amsterdam, dos puntos en Europa, dos puntos en Africa, Río de Janeiro, San Pablo, *Montevideo*, Buenos Aires y Santiago de Chile.

2. Ruta especificada para la República Oriental del Uruguay:

Montevideo, dos puntos en América del Sur, dos puntos en Africa, dos puntos en Europa a especificar, *Amsterdam* y dos puntos más allá a especificar.

3. Las empresas designadas podrán omitir uno o más puntos en las rutas señaladas en uno o todos los vuelos, y también operar en orden diferente.

4. Nada impedirá que las líneas aéreas designadas sirvan otros puntos que aquéllos que se estipulan en las rutas, siempre que no se ejerzan derechos de tráfico entre esos puntos y el punto en el territorio de la otra Parte Contratante, sin previa autorización.

5. Vuelos adicionales pueden ser operados por las empresas aéreas designadas con previa autorización de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERN-
MENT OF THE EASTERN REPUBLIC OF URUGUAY

PREAMBLE

The Government of the Kingdom of the Netherlands and
The Government of the Eastern Republic of Uruguay,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature on 7 December 1944,² and with a view to concluding an Agreement so that scheduled commercial air services between and beyond their respective territories may be established on a basis of equality of opportunities and may be operated in a sound and economical manner,

Have agreed as follows:

GENERAL CONCEPTS

Article I. 1. For the application of this Agreement and its annexes:

(a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature on 7 December 1944 and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof;

(b) The term "territory" has the meaning specified in article II of the Convention;

(c) The term "aeronautical authorities" means:

- In the case of the Eastern Republic of Uruguay, the Ministry of National Defence;
- In the case of the Netherlands, the Ministry of Transport and Public Works;
- Or in both cases, any person or body authorized to assume the functions currently exercised by them;

(d) The terms "designated airline" or "designated airlines" mean the airline or airlines that each Contracting Party has designated in accordance with article III of this Agreement, to operate the air services described in the annex of this Agreement;

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

¹ Applied provisionally from 21 November 1979, the date of signature, and came into force definitively on 2 October 1980 by the exchange of the instruments of ratification, which took place at Montevideo, in accordance with article XXI.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

GRANTING OF RIGHTS

Article II. 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this present Agreement and the annexes thereto, for the purpose of establishing the scheduled international air services described in the said Agreement and annexes hereinafter called "the agreed services", on the routes specified in the route schedule in annex II, hereinafter called "specified routes".

2. Subject to the provisions of this Agreement and its annexes, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

- (a) To fly across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops for non-traffic purposes in the said territory;
- (c) To put down or take on in the said territory international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination, while operating the agreed services on the routes specified in the annex drawn up in pursuance of this Agreement.

3. The rights of cabotage traffic within the territory of each Contracting Party shall be reserved for their respective national airlines.

CONDITIONS FOR THE EXERCISE OF THE RIGHTS GRANTED

Article III. 1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the operation of the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of the designation, the other Contracting Party shall without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this article, grant the necessary authorizations to the designated airline or airlines.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to show proof that, in accordance with the provisions of the Convention, it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by the said authorities.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse the authorizations referred to in paragraph 2 of this article if the designated airline or airlines have not shown proof that majority ownership and effective control of that airline or airlines are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline or airlines have been thus designated and authorized, operation of the agreed services may commence at any time, provided that a tariff fixed in accordance with the provisions of article XI of this Agreement is in force.

6. Each Contracting Party shall have the right to replace the airline it has designated, by written notification to the other Contracting Party. The newly designated airline shall enjoy the same rights and be subject to the same obligations as the airline for which it has been substituted.

PROHIBITED AREAS

Article IV. Each Contracting Party may, for military reasons or reasons of public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the Contracting Party whose territory is involved, which are engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of other States likewise engaged.

Such prohibited areas shall be of reasonable extent and location, so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a Contracting Party, as well as any subsequent alterations, shall be communicated as soon as possible to the other Contracting Party and to the International Civil Aviation Organization.

REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF RIGHTS

Article V. 1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights granted to an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, in the following cases:

- (a) Where it has not been proved that majority ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals;
- (b) Where the airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party which grants the rights; and
- (c) Where the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and its annexes.

2. Unless immediate revocation or suspension is essential to prevent further infringements of laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

USE OF INSTALLATIONS AND FACILITIES AND IMPOSITION OF AIRPORT CHARGES

Article VI. 1. The aircraft of both Contracting Parties shall have the right to use the installations and aviation facilities of the other Contracting Party.

2. For the use of such installations and facilities provided by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not pay charges higher than those paid by the aircraft of the other foreign airlines engaged in scheduled international services.

EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES

Article VII. 1. Aircraft employed in the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties, their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, spare parts, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) shall, on entering the territory of the other Contracting Party, be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties and charges, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until the flight is resumed.

2. The following shall likewise be exempt from such duties and charges, excluding payment for services rendered:

- (a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party within limits fixed by the authorities of the Contracting Parties and intended for use on board aircraft operating the agreed services of the other Contracting Party;
- (b) Spare parts introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft employed in the agreed services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party; and

(c) Fuel and lubricants intended for aircraft employed in the agreed services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even if such supplies are consumed during that part of the flight which takes place over the territory of the other Contracting Party, in which they were taken on board. The articles mentioned in these subparagraphs may be required to be kept under customs supervision or control.

3. Regular airborne equipment and other articles and stores on board the aircraft of either Contracting Party may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party save with the consent of its customs authorities. When so unloaded, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-loaded or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The designated airlines, under the system of exemptions allowed in paragraphs 2 (a), 2 (b) and 2 (c) of this article, may store, on the airfield or airfields of the other Contracting Party, and under customs control, the necessary quantities of fuel, lubricants, spare parts, regular airborne equipment introduced from the territory of either Contracting Party or from other States and intended for use solely by the aircraft employed in the agreed services.

EXEMPTION FROM TAXES ON PROFITS FROM OPERATIONS

Article VIII. 1. Income or profits resulting from the operation of an aircraft in international traffic by any designated airline that is considered a resident for income tax purposes of the territory of one Contracting Party shall be exempt from any income tax, as well as any tax on profits applied by the Government of the other Contracting Party.

2. Any aircraft which operates in the international air services of either of the two Contracting Parties, as well as any property connected with the operation of the said aircraft, shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

TRANSFER OF PROFITS

Article IX. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer, in convertible currency, of the excess of receipts over expenditure obtained by each airline in the normal conduct of its business.

Such transfers shall be carried out regularly and must be based on the foreign exchange provisions applicable to normal payments.

No charge other than ordinary bank charges shall be applicable to the said transfers.

FACILITIES FOR PASSENGERS, EQUIPMENT AND CARGO IN TRANSIT

Article X. Passengers, equipment and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a simplified control, except in the case of security measures against violence and air piracy. Equipment and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

RECOGNITION OF CERTIFICATES, LICENCES AND QUALIFICATIONS

Article XI. 1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Contracting Party in accordance with the provisions of the Convention and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences issued to, or validated for, its own nationals by the other Contracting Party or by another State for the purpose of flight over its own territory.

TRANSPORT TARIFFS

Article XII. 1. The tariffs to be charged for the agreed services shall be established at reasonable rates, due regard being paid to all relevant factors, in particular, cost of operation, reasonable profit and the tariffs charged by other airlines operating over the same route or parts thereof.

2. The designated airlines of both Contracting Parties shall establish by mutual agreement the tariffs to be charged for the agreed services. To that end, the said airlines shall consult with other airlines operating over the route or parts thereof. Where feasible, the tariff-fixing procedure established by the International Air Transport Association (IATA) shall be applied.

3. The tariffs so fixed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not less than thirty days before the proposed date of their introduction. The period of thirty days may be reduced if the aeronautical authorities of the Parties so agree.

4. If the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree or the aeronautical authority of either Contracting Party disapproves of the tariffs submitted, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall establish them by mutual agreement. Existing tariffs shall remain in force until the said agreement has been reached.

5. If the aeronautical authorities of the two Contracting Parties cannot agree, the procedure set forth in article XVIII (Settlement of disputes) shall be followed.

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

Article XIII. 1. The laws, regulations and other provisions of each of the Contracting Parties relating to the entry into, sojourn in 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.

2. The laws, regulations and other provisions of each Contracting Party relating to the entry into, sojourn in or departure from its territory of passengers, equipment, mail and cargo, as well as those relating to the procedures of immigration, passports, customs, police and health, shall be applied to the passengers, equipment, mail and cargo carried by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

OFFENCES BY THE DESIGNATED AIRLINES

Article XIV. 1. Offences against the rules of air navigation committed by the designated airline of one Contracting Party shall be reported by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the offence was committed to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. If the said offence is of a serious character, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the offence was committed shall have the right to request that appropriate measures be adopted by the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. Any other offences which may be committed by the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be judged in accordance with the territorial law of the place in which they were committed. Without prejudice to the above and prior to compliance with the ruling handed down, the aeronautical authorities in whose territory the offence was committed shall bring the matter to the attention of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

STATISTICS

Article XV. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical reports as may be reasonably considered necessary by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Such reports shall include all information required to determine the volume of traffic carried by the designated airline or airlines on the agreed services.

EXCHANGE OF VIEWS

Article XVI. There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, in a spirit of close co-operation, with a view to ensuring the satisfactory implementation of the provisions of this Agreement and its annexes.

CONSULTATIONS, MODIFICATIONS AND AMENDMENTS TO THE AGREEMENT AND ANNEXES

Article XVII. 1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties, concerning the modifications proposed. The consultations shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of the request.

2. Any modification of this Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph 1 of this article shall be agreed on in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which the Contracting Parties have informed each other that the formalities constitutionally required in their respective countries have been fulfilled.

3. The respective aeronautical authorities have the right to agree in writing on any modifications of the annexes to this Agreement which they may decide on during the consultations referred to in paragraph 1 of this article.

Such modifications shall take effect on a date to be established in an exchange of diplomatic notes.

SETTLEMENT OF DISPUTES

Article XVIII. 1. If any dispute arises relating to the interpretation or application of the present Agreement and its annexes, the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by the said consultations, either Contracting Party may refer the dispute to an arbitral tribunal the composition and operation of which shall be subject to the following:

(a) The tribunal shall be composed of three members. Each Contracting Party shall nominate one arbitrator and the third shall be appointed by agreement between the two so nominated and may not be a national of either of the Contracting Parties.

(b) Nomination of the first two arbitrators shall take place within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a diplomatic note requesting arbitration. The third arbitrator shall be appointed within thirty days from the appointment of the first two.

(c) If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is a national of either of the Contracting Parties or is otherwise unable to act, his replacement shall appoint the arbitrator or arbitrators.

(d) The arbitral tribunal shall adopt its own rules of procedure and shall reach its decision by a majority of votes within thirty days from the date it is established. This period may be extended by agreement between both Contracting Parties.

(e) The decisions of the arbitral tribunal shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the expenses of its arbitrator. The expenses of the third arbitrator shall be borne in equal parts by both Contracting Parties.

MODIFICATIONS BY A MULTILATERAL CONVENTION

Article XIX. If a Multilateral Air Convention is binding on both Contracting Parties, the provisions of the Multilateral Convention shall be automatically applicable to this Agreement.

REGISTRATION OF THE AGREEMENT

Article XX. Without prejudice to the provisions of Article 102, paragraph 1, of the Charter of the United Nations, this Agreement and its annexes shall be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO) by both Contracting Parties.

APPLICATION OF THE AGREEMENT

Article XXI. As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall be valid for the Kingdom in Europe, only.

The provisions of this Agreement and its annexes shall be provisionally applicable from the date of its signature and shall enter into force on the date of exchange of the instruments of ratification through the diplomatic channel.

On its entry into force, this Agreement shall supersede, between the Kingdom of the Netherlands in Europe and the Eastern Republic of Uruguay, the Convention on Air Transport between the Netherlands and Uruguay signed in Montevideo on 12 May 1947.

DENUNCIATION OF THE AGREEMENT

Article XXII. Either Contracting Party may at any time denounce this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO). If such notice is given, this Agreement shall cease to be effective twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn, by mutual agreement, before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party to whom notice was given, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of its receipt by the International Civil Aviation Organization.

DONE at The Hague on 21 November 1979, in two originals, in the Dutch and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

C. A. VAN DER KLAUW

For the Government of the Eastern Republic of Uruguay:

P. R. RIVERO

ANNEX I

1. With regard to the utilization of regional air traffic, each of the Contracting Parties may adopt reasonable rules for protection of their interests; these rules shall be respected by the other Contracting Party.

The said rules shall not affect the rights and privileges granted in the present Agreement.

2. The agreed services shall have as their primary objective the provision of capacity suited to the reasonably anticipated international air traffic requirements between the territory of the Contracting Party designating the airline and points on the routes specified.

3. The airline or airlines designated by both Contracting Parties shall be guaranteed fair and equal treatment, so that they may enjoy equal opportunities in the provision of capacity, for the operation of the agreed services.

4. In operating their routes or common sections thereof the designated airline or airlines of the Contracting Parties shall take into account their reciprocal interests so as not to affect unduly their respective services and, in particular, regional services.

Each Contracting Party undertakes to grant to the designated airline or airlines of the other Contracting Party the exercise of fifth freedom traffic rights, which shall be of a supplementary nature with respect to the primary objective of operating traffic between the territory of the Contracting Party designating the airline and points on the routes specified.

All rights granted by one Contracting Party to the designated airline or airlines of the other Contracting Party to operate fifth freedom traffic to points beyond either of their two territories shall require the latter Contracting Party, for reasons of equality of opportunities, to grant such rights in the same form to the designated airline or airlines of the first Contracting Party.

5. The form in which these principles shall be applied shall be the subject of an agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

ANNEX II

ROUTE SCHEDULE

1. Route specified for the Kingdom of the Netherlands:
Amsterdam, two points in Europe, two points in Africa, Rio de Janeiro, São Paulo, *Montevideo*, Buenos Aires and Santiago, Chile.
 2. Route specified for the Eastern Republic of Uruguay:
Montevideo, two points in South America, two points in Africa, two points in Europe to be specified, *Amsterdam* and two points beyond, to be specified.
 3. The designated airlines may omit one or more points or change the order of the points on the routes indicated on any or all flights.
 4. Nothing shall prevent the designated airlines from serving other points than those specified on the routes, provided that no traffic rights are exercised between those points and the point in the territory of the other Contracting Party, without prior authorization.
 5. Extra flights may be operated by the designated airlines with the prior authorization of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ORIENTALE DE L'URUGUAY RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

PRÉAMBULE

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et
Le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944², et souhaitant conclure un accord grâce auquel les services aériens commerciaux réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà s'établiront sur une base d'égalité et seront organisés de manière rationnelle et économique,

Sont convenus de ce qui suit :

DÉFINITIONS

Article premier. 1. Aux fins de l'application du présent Accord et de ses annexes :

a) Le terme «Convention» désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) Le terme «territoire» a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;

c) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend :

- En ce qui concerne la République orientale de l'Uruguay, du Ministère de la défense nationale;
- En ce qui concerne les Pays Bas, du Ministre des transports et des travaux publics;
- Ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à assumer les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

d) Les expressions «entreprise de transport aérien désignée» ou «entreprises de transport aérien désignées» s'entendent de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien que chacune des Parties contractantes aura désignées, conformément à l'article III du présent Accord, en vue de l'exploitation des services aériens décrits dans l'annexe;

e) Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont respectivement le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 21 novembre 1979, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 20 octobre 1980 par l'échange des instruments de ratification, qui a eu lieu à Montevideo, conformément à l'article XXI.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles modifiant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

OCTROI DE DROITS

Article II. 1. Les deux Parties contractantes s'accordent réciproquement les droits énoncés dans le présent Accord et dans ses annexes, aux fins de l'établissement des services aériens internationaux réguliers visés dans ledit Accord et lesdites annexes (ci-après dénommés les «services convenus») sur les routes indiquées dans le tableau des routes figurant dans l'annexe II (ci-après dénommées les «routes indiquées»).

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord et de ses annexes, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante jouiront des droits suivants :

- a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante;
- b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) En exploitant les services convenus sur les routes indiquées dans l'annexe établie en application du présent Accord, embarquer ou débarquer sur ledit territoire, en trafic international, des passagers, et/ou des marchandises et/ou du courrier.

3. Le trafic de cabotage à l'intérieur du territoire de chacune des Parties contractantes est réservé aux entreprises de transport aérien nationales.

CONDITIONS POUR L'EXERCICE DE CES DROITS

Article III. 1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise ou des entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de la désignation, la Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulue à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les obligations prescrites par les lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations mentionnées dans le paragraphe 2 du présent article, lorsqu'elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété ou le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a ou les a désignées, ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise ou des entreprises de transport aérien ont été ainsi désignées et autorisées, elles pourront à tout moment mettre en exploitation les services convenus, étant entendu qu'un service ne pourra être exploité que lorsqu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article XII du présent Accord sera en vigueur en ce qui le concerne.

6. Chaque Partie contractante a le droit de remplacer une entreprise désignée par elle, moyennant notification écrite à l'autre Partie. La nouvelle entreprise désignée jouit des mêmes droits et est assujettie aux mêmes obligations que l'entreprise dont elle prend la place.

ZONES INTERDITES

Article IV. Chaque Partie contractante peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres Etats, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit Etat qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Parties contractantes qui assurent des services similaires.

Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'une Partie contractante et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible à l'autre Partie contractante et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

RÉVOCATION, SUSPENSION ET LIMITATION DES DROITS

Article V. 1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie des droits qu'elle lui a octroyés ou de soumettre l'exercice desdits droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

- a) Lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie, ou
- b) Lorsque l'entreprise n'observe pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui accorde lesdits droits, ou
- c) Lorsque l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre immédiatement des mesures de révocation ou de suspension afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

UTILISATION D'INSTALLATIONS ET DE SERVICES ET IMPOSITION DE TAXES D'AÉROPORT

Article VI. 1. Les aéronefs des deux Parties contractantes ont le droit d'utiliser les installations et les services des aéroports de l'autre Partie.

2. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie contractante, l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante n'aura pas à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les autres aéronefs affectés à des services internationaux réguliers.

EXONÉRATION DES DROITS DE DOUANE

Article VII. 1. Les aéronefs employés pour les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburant et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à la poursuite du vol.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus :

- a) Les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;
- b) Les pièces de rechange et les équipements normaux de bord importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés pour les services convenus;
- c) Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés pour les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués. Il pourra être exigé que les articles visés dans les présents alinéas soient placés sous la surveillance ou sous le contrôle des autorités douanières.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements, se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réembarqués ou aient reçu une autre destination dûment autorisée.

4. Dans le cadre du régime des exonérations accordées en vertu des alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 2 du présent article, les entreprises de transport aérien désignées pourront stocker sur l'aérodrome ou les aérodromes de l'autre Partie contractante, et sous contrôle douanier, les quantités nécessaires de carburants, lubrifiants, pièces de rechange, matériels habituels et provisions de bord, introduits à partir du territoire de chacune des Parties contractantes ou à partir du territoire d'Etats tiers et destinés à l'usage exclusif des aéronefs utilisés pour les services convenus.

EXONÉRATION DES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Article VIII. 1. Les revenus ou les bénéfices résultant de l'exploitation d'un aéronef en trafic international par toute entreprise de transport aérien désignée considérée comme résidente aux fins de l'impôt sur le revenu dans le territoire de l'une des Parties contractantes seront exonérés de l'impôt sur le revenu, ainsi que de tout impôt prélevé sur les bénéfices par le gouvernement de l'autre Partie contractante.

2. Tous les aéronefs affectés à l'exploitation des services aériens internationaux de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que tous les biens utilisés pour l'exploitation desdits aéronefs, ne seront passibles d'impôts que dans l'Etat où est situé le lieu d'administration effective de l'entreprise de transport aérien.

TRANSFERT DES EXCÉDENTS

Article IX. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, au taux de change officiel, les recettes nettes dégagées par chaque entreprise de transport aérien dans le cours normal de ses opérations.

Ces transferts seront autorisés de manière régulière et devront se conformer aux dispositions de change applicable aux paiements courants.

Aucune charge, autres que les charges bancaires normales, ne sera appliquée sur ces transferts.

FACILITÉS OFFERTES AUX PASSAGERS, ÉQUIPAGES ET MARCHANDISES EN TRANSIT

Article X. Les passagers, les équipages et les marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet usage ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf lorsqu'il s'agit de prendre des mesures de sécurité contre des actes de violence ou de piraterie aérienne. L'équipage et les marchandises en transit seront exemptés des droits de douane et autres charges similaires.

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS, PERMIS ET AUTORISATIONS

Article XI. 1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences attribués ou validés par l'une des Parties contractantes conformément aux normes de la Convention, et encore en vigueur, seront reconnus par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus.

2. Chaque Partie contractante se réserve néanmoins le droit de ne pas reconnaître pour le survol de son propre territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou un Etat tiers.

TARIFS

Article XII. 1. Les tarifs appliqués aux services convenus seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents et, en particulier, du coût de l'exploitation de la réalisation, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien exploitant la même route ou une partie de celle-ci.

2. Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes fixeront d'un commun accord les tarifs des services convenus. A cette fin, lesdites entreprises pourront consulter les autres entreprises de transport aérien exploitant, en tout ou en partie, les mêmes routes. Dans toute la mesure possible, elles devront réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international (IATA).

3. Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes 30 jours au moins avant la date prévue de leur entrée en vigueur. Lorsque les autorités aéronautiques en conviennent ainsi, ce délai de 30 jours pourra être réduit.

4. Au cas où les entreprises désignées par les Parties contractantes n'ont pu parvenir à un accord entre elles, ou si une autorité aéronautique de l'une des Parties contractantes n'a pas approuvé les tarifs présentés, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes devront déterminer les tarifs d'un commun accord. Les tarifs existants resteront en vigueur jusqu'à que cet accord soit réalisé.

5. Lorsque les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne parviennent pas à se mettre d'accord, c'est la procédure prévue à l'article XVII (Règlement des différends) qui sera appliquée.

APPLICATION DES LOIS ET DES RÈGLEMENTS

Article XIII. 1. Les lois, règlements et autres dispositions de chacune des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

2. Les lois, règlements et autres dispositions de chacune des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises, tels que ceux concernant les formalités d'immigration, les passeports, la douane, la police et les mesures sanitaires, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

INFRACTIONS COMMISES PAR LES ENTREPRISES DÉSIGNÉES

Article XIV. 1. Les infractions aux règlements de la navigation aérienne commises par l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante seront notifiées par les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'infraction a été commise aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. S'il s'agit d'une infraction grave, les autorités aéronautiques de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'infraction a été commise aura le droit de demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante de prendre les mesures appropriées.

2. Les autres infractions qui pourraient être commises par l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante seront jugées selon la loi du lieu sur lequel elles ont été commises. Sans préjudice de ce qui précède, et avant de mettre à exécution la décision rendue, les autorités aéronautiques sur le territoire desquelles l'infraction a été commise porteront ladite décision à la connaissance des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

STATISTIQUES

Article XV. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante devront fournir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, si celles-ci en font la demande, les données statistiques qui peuvent être raisonnablement considérées comme nécessaires à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante. Ces informations devront comprendre toutes les données requises pour déterminer le volume du trafic transporté par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées sur les services convenus.

ECHANGE DE VUES

Article XVI. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront fréquemment et régulièrement en vue de s'assurer de la bonne application des dispositions du présent Accord et de ses annexes.

CONSULTATIONS, MODIFICATIONS ET AMENDEMENTS
À L'ACCORD ET À SES ANNEXES

Article XVII. 1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au sujet des modifications proposées. Les consultations commenceront dans les 60 jours à compter de la date de réception de la demande.

2. Toute modification au présent Accord décidée durant les consultations prévues au paragraphe 1 du présent article fera l'objet d'un accord écrit entre les Parties contractantes et entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement informées que les formalités constitutionnelles nécessaires dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

3. Les autorités aéronautiques auront le droit de convenir par écrit de toutes les modifications aux annexes du présent Accord qu'elles auront admises lors des consultations mentionnées au paragraphe 1 du présent article.

Lesdites modifications entreront en vigueur à une date que devra déterminer un échange de notes diplomatiques.

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Article XVIII. 1. Au cas où un différend viendrait à survenir quant à l'interprétation ou l'application du présent Accord et de ses annexes, les Parties contractantes s'efforceront de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à une solution par voie d'accord, chacune d'entre elles pourra soumettre le différend à un tribunal arbitral, qui sera constitué et qui fonctionnera comme suit :

a) Le tribunal sera composé de trois membres. Chaque Partie contractante désignera un arbitre et le troisième sera désigné par accord des deux premiers et ne pourra pas être un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

b) La nomination des deux premiers arbitres s'effectuera dans les 60 jours à compter de la date à laquelle l'une des Parties contractantes aura reçu la note diplomatique de l'autre Partie demandant un arbitrage. Le troisième arbitre sera désigné dans les 30 jours à compter de la désignation des deux premiers.

c) Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné son arbitre dans le délai imparti, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai imparti, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra, à la demande de l'une des Parties contractantes, nommer un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Si le Président possède la nationalité de l'une des Parties contractantes, ou est empêché d'agir pour toute autre raison, son adjoint devra désigner l'arbitre ou les arbitres.

d) Le tribunal arbitral établira son propre règlement et décidera à la majorité des voix de sa décision dans les 30 jours à compter de la date de sa constitution. Ce délai pourra être prolongé par accord des deux Parties contractantes.

e) Les décisions du tribunal arbitral seront obligatoires pour les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante supportera les coûts de son arbitre. Les coûts du troisième arbitre seront pris en charge par moitié par chaque Partie contractante.

CONFORMITÉ AVEC UN ACCORD MULTILATÉRAL

Article XIX. Lorsqu'un accord aérien multilatéral vient à lier les deux Parties contractantes, les dispositions de cet accord s'appliquent automatiquement au présent Accord.

ENREGISTREMENT DE L'ACCORD

Article XX. Nonobstant les dispositions du paragraphe I de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, le présent Accord et ses annexes devront être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par chacune des deux Parties contractantes.

APPLICATION DE L'ACCORD

Article XXI. Pour ce qui est du Royaume des Pays-Bas, le présent Accord ne s'applique qu'à la partie du Royaume située en Europe.

Les dispositions du présent Accord et de ses annexes seront provisoirement appliquées à compter du jour de la signature et elles entreront en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification par la voie diplomatique.

Au moment de son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera, entre la partie du Royaume des Pays-Bas située en Europe et la République orientale de l'Uruguay, l'Accord relatif aux transports aériens entre les Pays-Bas et l'Uruguay signé à Montevideo le 12 mai 1947.

DÉNONCIATION DE L'ACCORD

Article XXII. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment dénoncer le présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans le cas d'une telle notification, le présent Accord cessera de s'appliquer 12 mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée, d'un commun accord, avant la date d'expiration de cette période. Si la Partie contractante à laquelle la notification a été adressée n'en accuse pas réception, la notification sera réputée avoir été reçue 14 jours après la date à laquelle elle est parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

FAIT à La Haye le 21 novembre 1979, en deux exemplaires originaux, en langues néerlandaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

C. A. VAN DER KLAUW

Pour le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay :

P. R. RIVERO

ANNEXE I

1. S'agissant du trafic aérien régional, chaque Partie contractante pourra, pour protéger ses intérêts, adopter des normes raisonnables d'utilisation qui seront respectées par l'autre Partie.

Lesdites normes ne modifieront en rien les droits et privilèges accordés en vertu du présent Accord.

2. Les services convenus auront essentiellement pour objectif d'offrir une capacité adaptée aux nécessités actuelles et prévisibles du trafic aérien international entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les points sur les routes indiquées.

3. Les deux Parties contractantes devront assurer à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées un traitement juste et équitable, afin qu'elles puissent jouir de possibilités égales pour ce qui est de l'offre de capacité dans l'exploitation des services convenus.

4. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes devront prendre en considération, lorsqu'elles exploitent leurs routes ou des tronçons communs de leurs routes, leurs intérêts réciproques, afin de ne pas porter indûment préjudice à leurs services respectifs, en particulier aux services régionaux.

Chaque Partie contractante s'engage à accorder à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante la cinquième liberté de l'air, laquelle aura un caractère complémentaire par rapport au trafic principal, c'est-à-dire celui reliant le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les points sur les routes indiquées.

Tout droit accordé par une Partie contractante à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'exercice de la cinquième liberté de l'air en des points situés au-delà de l'un ou l'autre des deux territoires impliquera de la dernière Partie contractante qu'elle accorde, pour des raisons d'égalité, le même droit sous la même forme à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de la première Partie.

5. Les modalités selon lesquelles ces principes seront appliqués seront fixées par accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

ANNEXE II

TABLEAU DES ROUTES

1. Route à exploiter par le Royaume des Pays-Bas :

Amsterdam, deux points en Europe, deux points en Afrique, Rio de Janeiro, São Paulo, *Montevideo*, Buenos Aires et Santiago du Chili.

2. Route à exploiter par la République orientale de l'Uruguay :

Montevideo, deux points en Amérique du Sud, deux points en Afrique, deux points en Europe à préciser, *Amsterdam* et deux points au-delà à préciser.

3. Les entreprises de transport aérien désignées pourront omettre un ou plusieurs points sur les routes indiquées à l'occasion d'un vol ou de tous les vols; elles pourront aussi en changer l'ordre.

4. Rien n'empêchera les entreprises de transport aérien désignées de desservir d'autres points que ceux indiqués sur les routes, à condition que ne soient pas exercés de droits de trafic entre ces points et le point situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, sans autorisation préalable.

5. Des vols supplémentaires pourront être assurés par les entreprises de transport aérien désignées, moyennant l'autorisation préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

No. 19951

**SINGAPORE
and
NAURU**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 29 April 1980

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

**SINGAPOUR
et
NAURU**

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexes). Signé à Singapour le 29 avril 1980

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF NAURU FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Republic of Singapore and the Government of the Republic of Nauru, being parties to the Convention on International Civil Aviation, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. (1) For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Singapore, the Minister for Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions; and in the case of the Republic of Nauru, the Civil Aviation Authority and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions;

(c) The term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

(d) The term “territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State;

(e) The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(f) The term “agreed service” means any air service established by virtue of the rights specified in this Agreement granted by one Contracting Party to the other Contracting Party;

(g) The term “specified route” means any of the routes specified in the Schedules under the Annex to this Agreement; and

(h) The term “Annex” means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 14.

¹ Came into force on 29 April 1980 by signature, in accordance with article 16.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(2) The Annex forms an integral part of this Agreement and any reference to this Agreement shall include a reference to the Annex except where otherwise provided.

Article 2. (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Schedule of the Annex.

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the appropriate Schedule of the Annex for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for the remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

(4) All rights granted in this Agreement by one Contracting Party shall be exercised only by and exclusively for the benefit of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 3. (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 or to impose such

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

Article 4. (1) Aircraft operating on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricants, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the most favoured airline operating such flights.

Article 5. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6. (1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such

as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

(3) Each Contracting Party undertakes not to grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by this Article.

(4) When utilising the airports and other facilities offered by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not have to pay fees higher than those which have to be paid by national aircraft operating scheduled international services.

Article 7. (1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights in its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 8. (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) Traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The requirements of through airline operation.

Article 9. (1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 13.

(6) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 10. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. The procedure for such remittance, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

Article 11. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the said designated airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 12. There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of this Agreement.

Article 13. (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation:

- (a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or
- (b) If they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it

which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 14. (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modifications. Consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities agree on any modifications to this Agreement, the modifications shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

(2) If a general multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that Agreement.

Article 15. 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 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 16. This Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 14 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

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

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

DONE this 29th day of April 1980 at Singapore in duplicate in the English language.

[Signed]

ONG TENG CHEONG
Minister for Communications

For the Government
of the Republic of Singapore

[Signed]

HAMMER DEROBURT
President
Civil Aviation Authority
For the Government
of the Republic of Nauru

ANNEX

SCHEDULE I

Route to be operated by the designated airline of Nauru:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Singapore</i>
Nauru	Majuro, Ponape, Truk, Saipan, Koror, Guam and Manila or Taipei	Singapore

SCHEDULE II

Route to be operated by the designated airline of Singapore:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Nauru</i>
Singapore	Seven points	Nauru

NOTES. (i) Any of the points on the specified routes in Schedules I and II of the Annex may at the option of the designated airline of either Contracting Party be omitted on any or all flights, provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

(ii) The designated airline of either Contracting Party shall have the right to terminate its services in the territory of the other Contracting Party.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE NAURU RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la République de Singapour et le Gouvernement de la République de Nauru, étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

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

a) Le terme «Convention» désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la République de Singapour, du Ministre des communications et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne la République de Nauru, de l'Office de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Office ou des fonctions similaires;

c) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes définies dans ladite notification;

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

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

f) L'expression «services convenus» désigne les services aériens établis en vertu des droits accordés par une Partie contractante à l'autre dans le présent Accord;

g) L'expression «routes indiquées» désigne les routes indiquées dans les tableaux qui figurent dans l'annexe au présent Accord; et

¹ Entré en vigueur le 29 avril 1980 par la signature, conformément à l'article 16.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles modifiant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297.

h) Le terme « annexe » désigne l'annexe au présent Accord, modifiée, le cas échéant, conformément aux dispositions de l'article 14.

2. L'annexe au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord, et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'annexe.

Article 2. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans le tableau pertinent de l'annexe au présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c) D'y faire escale aux points de ladite route indiquée dans le tableau de l'annexe au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

4. Tous les droits concédés dans le présent Accord par une Partie contractante ne seront exercés que par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et exclusivement à son profit.

Article 3. 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise, qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

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

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

5. Après que les dispositions énoncées aux paragraphes 1 et 2 du présent article auront été appliqués, toute entreprise ainsi désignée et autorisée pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif applicable au service considéré ait été fixé conformément à l'article 9 du présent Accord.

6. Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice de ces droits par une entreprise dans tous les cas où ladite entreprise n'observera pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits ou manquera, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord, étant entendu que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4. 1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leurs équipements normaux, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions, demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Les réserves de carburants et lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs de cette entreprise et destinés uniquement à être employés en service international, seront exonérés de toutes redevances et taxes nationales, y compris des droits de douane et des frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués. Il pourra être exigé que les produits mentionnés ci-dessus soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. Les équipements normaux, les pièces de rechange, les provisions de bord et les réserves de carburants et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci; lesdites autorités pourront exiger que ce matériel soit placé sous leur surveillance jusqu'à ce qu'il soit réexporté ou ait reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

4. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord embarqués à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et employés uniquement pour des vols entre deux points du territoire de la dernière Partie contractante doivent faire l'objet, quant aux droits de douane, frais d'inspection et autres redevances et taxes nationales similaires, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales ou à l'entreprise la plus favorisée exploitant de tels vols.

Article 5. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6. 1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs aux vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire, s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au séjour ou à la sortie de son territoire des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier, tels que ceux qui visent les formalités d'admission, de sortie, d'émigration et d'immigration ainsi que les formalités de douane et les mesures sanitaires, s'appliqueront aux passagers, aux équipages, aux marchandises ou au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Chaque Partie contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante quant à l'application des lois et règlements visés par le présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres installations offertes par une Partie contractante, il ne sera pas exigé de l'entreprise désignée de l'autre Partie des frais supérieurs à ceux qui sont exigés de l'entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux réguliers.

Article 7. 1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront, durant la période de leur validité, reconnus valables par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation aérienne au-dessus de son propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

Article 8. 1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

- a) Aux exigences de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 9. 1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises pour une partie quelconque de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, commissions d'agence comprises, seront si possible fixés pour chacune des routes d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

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

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 2 du présent article ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 3, le différend sera réglé conformément à l'article 13 du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a été approuvé par les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 13 du présent Accord.

6. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

Article 10. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie le droit de transférer à son siège les excédents des recettes qu'elle a réalisées sur le territoire de la première Partie. Ces transferts seront, toutefois, soumis à la réglementation des changes de la Partie contractante du territoire de laquelle proviennent les recettes.

Article 11. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 12. Des consultations régulières et fréquentes auront lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes en vue d'assurer une étroite collaboration dans tous les domaines relatifs à l'exécution du présent Accord.

Article 13. 1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation :

- a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord par elles, ou d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou
- b) Dans la négative ou si, ayant convenu de porter le différend devant un tribunal arbitral, elles ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la composition de ce tribunal, chacune pourra soumettre le différend à la décision de n'importe quel tribunal compétent qui pourra être établi ultérieurement dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, en l'absence d'un tel tribunal, au Conseil de ladite Organisation.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 ci-dessus.

4. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ou une entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 ci-dessus, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, limiter, suspendre ou retirer tout droit ou privilège qu'elle aura accordé en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

Article 14. 1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les clauses du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au sujet des modifications envisagées. Ces consultations commenceront dans les 60 jours de la date de la demande. Si les autorités aéronautiques conviennent des modifications à apporter au présent Accord, ces modifications entreront en vigueur dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Si un accord multilatéral général concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de cet Accord.

Article 15. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. Le présent Accord et tout échange de notes en application de l'article 14 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le présent Accord entrera en vigueur dès la date de sa signature.

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

FAIT à Singapour le 29 avril 1980, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de la République de Singapour :

[Signé]

ONG TENG CHEONG
Ministre des communications

Pour le Gouvernement
de la République de Nauru :

[Signé]

HAMMER DEROBURT
Président
de l'Office de l'aviation civile

ANNEXE

TABLEAU I

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par Nauru :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés à Singapour</i>
Nauru	Majuro, Ponape, Truk, Saipan, Koror, Guam et Manille ou Taipei	Singapour

TABLEAU II

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par Singapour :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés à Nauru</i>
Singapour	Sept points	Nauru

NOTES. i) Les entreprises désignées par les Parties contractantes pourront, lors de tout vol, omettre de faire escale à l'un quelconque des points indiqués aux tableaux I et II de la présente annexe, à condition que ces vols aient leur point de départ sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

ii) L'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes aura le droit de mettre fin à ses services sur le territoire de l'autre Partie contractante.

No. 19952

**SINGAPORE
and
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 19 June 1980

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

**SINGAPOUR
et
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE**

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Singapour le 19 juin 1980

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE AND THE GOVERNMENT OF THE GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Republic of Singapore and the Government of the German Democratic Republic (hereinafter referred to as “Contracting Parties”),

Desiring to develop cooperation in the field of air transport, in accordance with the principles of international law, in particular, the principle of sovereign equality of States and the principle of non-interference with internal affairs, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. (1) For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Singapore, the Minister for Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions; and in the case of the German Democratic Republic, the Ministry of Transport-General Administration of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Ministry or similar functions;

(b) The term “airline” means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(c) The term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3, for the operation of air services on the routes specified in the Annex to this Agreement;

(d) The term “territory” in relation to a State means the land and water areas and territorial waters adjacent thereto as well as the airspace above under the sovereignty of that State;

(e) The term “territories of the Contracting Parties” means the territory of the Republic of Singapore and the territory of the German Democratic Republic;

(f) The term “air service” means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail and cargo;

(g) The term “international air service” means an air service which passes through the airspace over the territory of more than one State;

(h) The term “stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or putting down passengers, cargo or mail;

(i) The term “agreed service” means any air service established by virtue of the rights specified in this Agreement and granted by one Contracting Party to the other Contracting Party;

¹ Applied provisionally from 19 June 1980, the date of signature, and came into force definitively on 13 December 1980, the date on which the Contracting Parties informed each other by an exchange of notes that it had been approved according to their national laws and regulations, in accordance with article 18.

(j) The term “specified route” means any of the routes specified in the Schedules under the Annex to this Agreement;

(k) The term “capacity” in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section thereof; and

(l) The term “Annex” means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 16.

(2) The Annex forms an integral part of this Agreement and any reference to this Agreement shall include a reference to the Annex except where otherwise provided.

Article 2. (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Schedule of the Annex.

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

(a) To fly without landing to and from their own territory and that of a third State across the territory of the other Contracting Party;

(b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the appropriate Schedule of the Annex for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

(4) For the purpose of paragraph (2) above each Contracting Party shall notify the border crossing points and the air routes over its territory to be followed by the aircraft of the other Contracting Party, as well as the airports which may be used.

(5) All rights granted in this Agreement by one Contracting Party shall be exercised only by and exclusively for the benefit of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 3. (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (4) and (5) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation.

(3) At any time after the provisions of paragraph (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 11 is in force in respect of that service.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reason-

ably applied by them in conformity with international practices relating to the operation of international commercial air services.

(5) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(6) Each Contracting Party shall have the right to refuse or to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation in accordance with Article 14.

Article 4. (1) Aircraft operating on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricants, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the most favoured airline operating such flights.

Article 5. (1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs, foreign exchange control, sanitary, veterinary and phytopathological measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

(3) Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall be subject to the relevant national laws and regulations of the other Contracting Party, with due regard being paid to the importance of a very simplified control.

(4) Each Contracting Party undertakes not to grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by this Article.

Article 6. The designated airline of either Contracting Party shall, not later than thirty (30) days prior to the date of the operation of any agreed service, submit its proposed timetables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for their approval. Such timetables shall include all relevant information, including the type of service and aircraft to be used, the flight schedules etc.

Article 7. (1) Each Contracting Party shall grant the airline designated by the other Contracting Party the use of all the facilities available to aircraft of third airlines engaged in international air services to ensure the safety of civil aviation, including radio communication and radio navigational aids, lighting, ground equipment and meteorological services.

(2) The charges and other duties to be paid for the use of airports including their facilities and services as well as for the use of air navigation aids and services in the territory of either Contracting Party shall not be higher than would be paid by aircraft of third airlines engaged in international air services.

Article 8. (1) Each Contracting Party undertakes, in case of an emergency in its territory, to grant such assistance to the aircraft registered in the State of the other Contracting Party as it would give to aircraft registered in its own State, engaged in international air services. In the event of an accident involving death, serious injury to persons or substantial damage of the aircraft, the Contracting Party, in the territory of which the accident occurred, shall immediately render first aid to the crew and the passengers, protect mail, baggage and cargo on board and accord necessary assistance in reforwarding them.

(2) The Contracting Party in the territory of which the accident occurred, shall immediately notify the Contracting Party on whose register the aircraft is entered, and shall be responsible for instituting an inquiry into the causes and circumstances of the accident with a view to determining them. The other Contracting Party shall have the right to send observers.

(3) After the inquiry has been closed, the aeronautical authorities which conducted the inquiry shall communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting Party a report on the inquiry.

Article 9. (1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights in its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

(3) The aircraft of the designated airline of either Contracting Party, when flying within the territory of the other Contracting Party, shall bear its appropriate nationality and registration marks. Crew members shall carry their certificate of airworthiness, certificates of competency and licences.

Article 10. (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) Traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The requirements of through airline operation.

(4) In order to meet an unexpected transport requirement of a temporary nature, the designated airlines, deviating from the provisions of this Article, may agree on a temporary increase of capacity to the extent necessary to meet the said transport requirement. Agreements on increase of capacity shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 11. (1) The tariffs to be charged for passengers, mail and cargo on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be

agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines of the Contracting Parties.

(3) Each tariff so agreed upon shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of its introduction. In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the aeronautical authorities.

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

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15.

(6) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of Article 15.

(7) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 12. (1) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. The procedure for such remittance, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

(2) Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, such agreement shall apply.

Article 13. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the said designated airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 14. There shall be regular and frequent consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of this Agreement.

Article 15. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the Annexes thereto shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. If the said aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

Article 16. (1) Modifications and amendments to this Agreement shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties. For this purpose, the Contracting Parties may request their aeronautical authorities to hold consultations. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

(2) If a general multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that agreement.

Article 17. Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

Article 18. (1) This Agreement shall be applied provisionally from the date of signature.

(2) This Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties inform each other by an exchange of notes that the Agreement has been approved according to national laws and regulations.

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

DONE in Singapore this 19th day of June 1980 in the English language.

[Signed]

LIM HOCK SAN

For the Government
of the Republic of Singapore

[Signed]

Dr. KLAUS HENKES

For the Government
of the German Democratic Republic

ANNEX

SCHEDULE I

Route to be operated by the designated airline of the German Democratic Republic:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Singapore</i>	<i>Points beyond</i>
Points in the German Democratic Republic	Any two (2) points to be selected from the following: 1) Europe, 2) Middle East and 3) Indian Sub-Continent	Singapore	Any two (2) points to be selected from the following: 1) Thailand, 2) Indonesia, 3) Japan, 4) Philippines and 5) any other countries/continents which may be nominated at a later date subject to the approval of the Contracting Parties

SCHEDULE II

Route to be operated by the designated airline of Singapore:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in the German Democratic Republic</i>	<i>Points beyond</i>
Singapore	Any two (2) points to be selected from the following: 1) Europe, 2) Middle East and 3) Indian Sub-Continent	Points in the German Democratic Republic	Any two (2) points to be selected from the following: 1) Europe, 2) Americas and 3) any other continents/countries which may be nominated at a later date subject to the approval of the Contracting Parties

NOTES. (i) Any of the points on the specified routes in Schedules I and II of the Annex may at the option of the designated airline of either Contracting Party be omitted on any or all flights, provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

(ii) The designated airline of either Contracting Party shall have the right to terminate its services in the territory of the other Contracting Party.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la République de Singapour et le Gouvernement de la République démocratique allemande (ci-après dénommés les «Parties contractantes»),

Désireux de développer la coopération dans le domaine des transports aériens, conformément aux principes du droit international, et en particulier au principe de l'égalité souveraine des Etats et au principe de la non-ingérence dans les affaires intérieures, et

Désireux de conclure un accord afin d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

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

a) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la République de Singapour, du Ministre des communications et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne la République démocratique allemande, de l'Office général de l'aviation civile du Ministère des transports et de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère ou des fonctions similaires;

b) L'expression «entreprise de transports aériens» désigne toute entreprise de transports aériens offrant ou exploitant un service aérien international;

c) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord;

d) L'expression «territoire» désigne, pour chaque Etat, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté de cet Etat;

e) L'expression «territoires des Parties contractantes» s'entend du territoire de la République de Singapour et du territoire de la République démocratique allemande;

f) L'expression «service aérien» désigne tout service aérien régulier assuré par avion pour le transport public de passagers, de courrier et de fret;

g) L'expression «service aérien international» désigne tout service aérien traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un Etat;

¹ Appliqué à titre provisoire à compter du 19 juin 1980, date de la signature, et entré en vigueur à titre définitif le 13 décembre 1980, date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par un échange de notes qu'il avait été approuvé en conformité avec leurs lois et règlements respectifs, conformément à l'article 18.

h) L'expression « escale à des fins non commerciales » s'entend de tout atterrissage à des fins autres que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de fret ou de courrier;

i) L'expression « service convenu » désigne tout service aérien établi en vertu des droits spécifiés dans le présent Accord et concédés par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie;

j) L'expression « route spécifiée » désigne l'une quelconque des routes spécifiées dans les tableaux figurant dans l'annexe au présent Accord;

k) L'expression « capacité », en ce qui concerne un service convenu, désigne la capacité de l'avion utilisé pour ce service, multipliée par la fréquence des vols pendant une période donnée sur tout ou partie de cette route; et

l) L'expression « annexe » désigne l'annexe au présent Accord, telle qu'elle pourra être modifiée conformément aux dispositions de l'article 16.

2. L'annexe au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'annexe.

Article 2. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans le tableau pertinent de l'annexe au présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) D'y faire escale aux points de ladite route indiquée dans le tableau de l'annexe au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

4. Aux fins du paragraphe 2 ci-dessus, chaque Partie contractante indiquera les points de franchissement de la frontière ainsi que les routes aériennes au-dessus de son territoire que doivent emprunter les avions de l'autre Partie, ainsi que les aéroports qu'ils peuvent utiliser.

5. Tous les droits concédés dans le présent Accord par une Partie contractante ne seront exercés que par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et exclusivement à son profit.

Article 3. 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise, qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. Après que les dispositions énoncées aux paragraphes 1 et 2 du présent article auront été appliquées, une entreprise ainsi désignée et autorisée pourra à tout

moment commencer à exploiter les services convenus, étant entendu qu'un service ne pourra être exploité que si un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 11 est en vigueur en ce qui concerne ledit service.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et les règlements qu'elles appliquent normalement et raisonnablement, en conformité des pratiques internationales, à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux.

5. Chaque Partie contractante pourra refuser d'accepter la désignation d'une entreprise et retirer ou révoquer les droits accordés à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice de ces droits par une entreprise, dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise désignée et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

6. Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice de ces droits par une entreprise dans tous les cas où ladite entreprise n'observera pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits ou manquera, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord, étant entendu que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions de l'article 14.

Article 4. 1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leurs équipements normaux, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions, demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Les réserves de carburants et lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs de cette entreprise et destinés uniquement à être employés en service international seront exonérés de toutes redevances et taxes nationales, y compris des droits de douane et des frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectué au dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués. Il pourra être exigé que les produits mentionnés ci-dessus soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. Les équipements normaux, les pièces de rechange, les provisions de bord et les réserves de carburants et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci; lesdites

autorités pourront exiger que ce matériel soit placé sous leur surveillance jusqu'à ce qu'il soit réexporté ou ait reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

4. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord embarqués à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et employés uniquement pour des vols entre deux points du territoire de la deuxième Partie contractante doivent faire l'objet, quant aux droits de douane, frais d'inspection et autres redevances et taxes nationales similaires, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales ou à l'entreprise la plus favorisée exploitant de tels vols.

Article 5. 1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs aux vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire, s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au séjour ou à la sortie de son territoire des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier, tels que ceux qui visent les formalités d'admission, de sortie, d'émigration et d'immigration ainsi que les formalités de douane et les mesures sanitaires, s'appliqueront aux passagers, aux équipages, aux marchandises ou au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet seront soumis aux lois et règlements pertinents de l'autre Partie, compte dûment tenu de l'importance d'un contrôle très simplifié.

4. Chaque Partie contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante quant à l'application des lois et règlements visés par le présent article.

Article 6. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante devra, trente (30) jours au moins avant la date d'inauguration d'un service convenu, soumettre ses horaires proposés à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces horaires comprendront toutes les informations pertinentes, notamment le type de services devant être assurés, le type d'appareils devant être utilisés, les plans de vol, etc.

Article 7. 1. Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée par l'autre Partie le droit d'utiliser toutes les facilités offertes aux avions d'autres entreprises exploitant des services aériens internationaux pour assurer la sécurité de l'aviation civile, et notamment les services de communication radio, les aides radio à la navigation aérienne, les services d'éclairage, le matériel d'appui au sol et les services météorologiques.

2. Pour l'utilisation des aéroports et de leurs facilités et services ainsi que pour l'utilisation des aides à la navigation aérienne et des services offerts sur le territoire de l'une des Parties contractantes, il ne sera pas exigé de l'entreprise désignée de l'autre Partie des droits supérieurs à ceux qui sont exigés d'autres entreprises exploitant des services aériens internationaux.

Article 8. 1. Chacune des Parties contractantes s'engage, en cas d'urgence sur son territoire, à accorder aux avions immatriculés sur le territoire de l'autre Partie contractante la même assistance qu'elle accorderait à un avion assurant des services aériens internationaux enregistré sur son propre territoire. En cas d'accident causant des morts, de graves préjudices corporels ou des dommages substantiels à l'avion, la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit accordera immédiatement les premiers secours aux membres de l'équipage et aux passagers, protégera le courrier, les bagages et le fret se trouvant à bord et accordera toute l'assistance nécessaire pour en assurer le réacheminement.

2. La Partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit en informera immédiatement la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'avion est immatriculé, et devra ouvrir une enquête sur les causes et les circonstances de l'accident afin de les déterminer. L'autre Partie contractante aura le droit d'envoyer des observateurs.

3. Après la fin de l'enquête, les autorités aéronautiques qui s'en sont chargées communiqueront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante un rapport d'enquête.

Article 9. 1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront, durant la période de leur validité, reconnus valables par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation aérienne au-dessus de son propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

3. Les avions de l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes devront, pendant leur survol du territoire de l'autre Partie, porter les marques de nationalité et d'immatriculation appropriées. Les membres de l'équipage devront être munis des certificats de navigabilité et de leurs brevets d'aptitude et licences.

Article 10. 1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées dans l'annexe.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront être adaptés de près au besoin du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivants auxquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

4. Par dérogation aux dispositions du présent article les entreprises désignées pourront, s'il apparaît un besoin imprévu et temporaire de transport, convenir d'augmenter temporairement la capacité offerte dans la mesure nécessaire pour satisfaire ce besoin. Tout accord concernant une augmentation de la capacité offerte devra être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 11. 1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu pour le transport de passagers, de courrier et de fret seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises pour une partie quelconque de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, commissions d'agence comprises, seront si possible fixés pour chacune des routes d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées des Parties contractantes.

3. Les tarifs convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes soixante (60) jours au moins avant la date proposée pour leur mise en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

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

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis, en application du paragraphe 3 du présent article ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 4, le différend sera réglé conformément à l'article 15 du présent Accord.

6. Aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a été approuvé par les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes, sous réserve des dispositions de l'article 15 du présent Accord.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

Article 12. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie le droit de transférer à son siège les excédents des recettes qu'elle a réalisées sur le territoire de la première Partie. Ces transferts seront, toutefois, soumis à la réglementation des changes de la Partie contractante du territoire de laquelle proviennent les recettes.

2. Dans tous les cas où le système des paiements entre les Parties contractantes est soumis à un accord spécial, ce dernier s'appliquera.

Article 13. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celle de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur

les services convenus, par les entreprises désignées par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services convenus, ainsi que la provenance et la destination de ce trafic.

Article 14. Des consultations régulières et fréquentes auront lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes en vue d'assurer une étroite collaboration dans tous les domaines relatifs à l'exécution du présent Accord.

Article 15. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de ses annexes sera réglé par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si lesdites autorités ne peuvent parvenir à un accord, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

Article 16. 1. Toute modification et tout amendement du présent Accord devront faire l'objet d'un accord écrit entre les Parties contractantes. A cette fin, les Parties peuvent demander à leurs autorités aéronautiques d'entamer des consultations, lesquelles devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si un accord multilatéral général concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de cet accord.

Article 17. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 18. 1. Le présent Accord sera appliqué provisoirement à partir de la date de sa signature.

2. Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront informées, par un échange de notes, qu'il a été approuvé conformément aux lois et aux règlements nationaux.

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

FAIT à Singapour le 19 juin 1980, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de la République de Singapour :

[Signé]

LIM HOCK SAN

Pour le Gouvernement
de la République démocratique
allemande :

[Signé]

KLAUS HENKES

ANNEXE

TABLEAU I

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par la République démocratique allemande :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés à Singapour</i>	<i>Points au-delà</i>
Points situés en République démocratique allemande	Deux (2) points à déterminer, à choisir : 1) En Europe, 2) Au Moyen-Orient et 3) Sur le sous-continent indien	Singapour	Deux (2) points à déterminer, à choisir : 1) En Thaïlande, 2) En Indonésie, 3) Au Japon, 4) Aux Philippines et 5) Dans tous autres pays/continents pouvant être désignés ultérieurement sous réserve de l'approbation des Parties contractantes

TABLEAU II

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par Singapour :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés en République démocratique allemande</i>	<i>Points au-delà</i>
Singapour	Deux (2) points à déterminer, à choisir : 1) En Europe, 2) Au Moyen-Orient et 3) Sur le sous-continent indien	Points situés en République démocratique allemande	Deux (2) points à déterminer, à choisir : 1) En Europe, 2) En Amérique et 3) Dans tous autres pays/continents pouvant être désignés ultérieurement sous réserve de l'approbation des Parties contractantes

NOTES. i) Les entreprises désignées par les Parties contractantes pourront, lors de tout vol, omettre de faire escale à l'un quelconque des points indiqués aux tableaux I et II de la présente annexe, à condition que ces vols aient leur point de départ sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

ii) L'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes aura le droit de mettre fin à ces services sur le territoire de l'autre Partie contractante.

No. 19953

**SINGAPORE
and
PAPUA NEW GUINEA**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Singapore on 2 September 1980

Authentic text: English.

Registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

**SINGAPOUR
et
PAPOUASIE-NOUVELLE-GUINÉE**

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Singapour le 2 septembre 1980

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

**AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF SINGAPORE AND THE GOVERNMENT OF PAPUA NEW
GUINEA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR
RESPECTIVE TERRITORIES**

The Government of the Republic of Singapore and the Government of Papua New Guinea being parties to the Convention on International Civil Aviation, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. (1) For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Singapore, the Minister for Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions; and in the case of Papua New Guinea, the Controller of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Controller of Civil Aviation or similar functions;

(c) The term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

(d) The term “territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State;

(e) The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(f) The term “agreed service” means any air service established by virtue of the rights specified in this Agreement granted by one Contracting Party to the other Contracting Party;

(g) The term “specified route” means any of the routes specified in the Schedules under the Annex to this Agreement; and

(h) The term “Annex” means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 14.

¹ Came into force on 2 September 1980 by signature, in accordance with article 16.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(2) The Annex forms an integral part of this Agreement and any reference to this Agreement shall include a reference to the Annex except where otherwise provided.

Article 2. (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Schedule of the Annex.

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) To fly without landing across the territory of the Contracting Party;
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the appropriate schedule of the Annex for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

(4) All rights granted in this Agreement by one Contracting Party shall be exercised only by and exclusively for the benefit of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 3. (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 or to impose such

conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement; provided that, unless immediate suspension or impositions of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4. (1) Aircraft operating on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricants, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges treatment not less favourable than that granted to national airlines or to the most favoured airline operating such flights.

Article 5. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6. (1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such

as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

(3) Each Contracting Party undertakes not to grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by this Article.

(4) When utilising the airports and other facilities offered by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not have to pay fees higher than those which have to be paid by national aircraft operating scheduled international services.

Article 7. (1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves its rights, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights in its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 8. (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) Traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The requirements of through airline operation.

Article 9. (1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standard of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, should be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 13.

(6) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 10. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. The procedure for such remittance, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

Article 11. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the said designated airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 12. There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of this Agreement.

Article 13. (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation:

- (a) They may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by Agreement between them or to some other person or body; or
- (b) If they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 14. (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modifications. Consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request. When these authorities agree on any modifications to this Agreement, the modifications shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through the diplomatic channel;

(2) If a general multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that Agreement.

Article 15. 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 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 16. This Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 14 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

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

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

DONE this 2nd day of September, 1980 at Singapore in duplicate in the English language.

[Signed — Signé]¹

For the Government
of the Republic of Singapore

[Signed — Signé]²

For the Government
of Papua New Guinea

¹ Signed by Ong Teng Cheong — Signé par Ong Teng Cheong.

² Signed by W. Noel Levy — Signé par W. Noel Levy.

ANNEX

SCHEDULE I

Route to be operated by the designated airline of Papua New Guinea:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Singapore</i>	<i>Points beyond</i>
Port Moresby	Jakarta	Singapore	—

SCHEDULE II

Route to be operated by the designated airline of Singapore:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Papua New Guinea</i>	<i>Points beyond</i>
Singapore	—	Port Moresby	Nandi, Noumea

NOTES. (i) Any of the points on the specified routes in Schedules I and II of the Annex may at the option of the designated airline of either Contracting Party be omitted on any or all flights, provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

(ii) The designated airline of either Contracting Party shall have the right to terminate its services in the territory of the other Contracting Party.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LE GOUVERNEMENT DE LA PAPOUASIE-NOUVELLE-GUINÉE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la République de Singapour et le Gouvernement de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus des dispositions suivantes :

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

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne la République de Singapour, du Ministre des communications et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions exercées par ledit Ministre ou des fonctions similaires et, en ce qui concerne la Papouasie-Nouvelle-Guinée, du Contrôleur de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercée par ledit Contrôleur ou des fonctions similaires;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties contractantes aura désignée par notification écrite à l'autre Partie, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes définies dans ladite notification;

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

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

f) L'expression « services convenus » désigne les services aériens établis en vertu des droits accordés par une Partie contractante à l'autre dans le présent Accord;

g) L'expression « routes indiquées » désigne les routes indiquées dans les tableaux qui figurent dans l'annexe au présent Accord; et

¹ Entré en vigueur le 2 septembre 1980 par la signature, conformément à l'article 16.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles modifiant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297.

h) Le terme «annexe» désigne l'annexe au présent Accord, modifiée, le cas échéant, conformément aux dispositions de l'article 14.

2. L'annexe au présent Accord fait partie intégrante de l'Accord, et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise également l'annexe.

Article 2. 1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes indiquées dans le tableau pertinent de l'annexe au présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

- a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c) D'y faire escale aux points de ladite route indiquée dans le tableau de l'annexe au présent Accord, en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant aux entreprises d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

4. Tous les droits concédés dans le présent Accord par une Partie contractante ne seront exercés que par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et exclusivement à son profit.

Article 3. 1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une entreprise, qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

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

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

5. Après que les dispositions énoncées aux paragraphes 1 et 2 du présent article auront été appliquées, toute entreprise ainsi désignée et autorisée pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif applicable au service considéré ait été fixé conformément à l'article 9 du présent Accord.

6. Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énumérés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord ou soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice de ces droits par une entreprise dans tous les cas où ladite entreprise n'observera pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits ou manquera, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord, étant entendu que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4. 1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ainsi que leurs équipements normaux, leurs pièces de rechange, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Les réserves de carburants et lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs de cette entreprise et destinés uniquement à être employés en service international, seront exonérés de toutes redevances et taxes nationales, y compris des droits de douane et des frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués. Il pourra être exigé que les produits mentionnés ci-dessus soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. Les équipements normaux, les pièces de rechange, les provisions de bord et les réserves de carburants et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci; lesdites autorités pourront exiger que ce matériel soit placé sous leur surveillance jusqu'à ce qu'il soit réexporté ou ait reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

4. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord embarqués à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et employés uniquement pour des vols entre deux points du territoire de la dernière Partie contractante doivent faire l'objet, quant aux droits de douane, frais d'inspection et autres redevances et taxes nationales similaires, d'un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux entreprises nationales ou à l'entreprise la plus favorisée exploitant de tels vols.

Article 5. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6. 1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs aux vols de ces aéronefs au-dessus de ce territoire, s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au séjour ou à la sortie de son territoire des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier, tels que ceux qui visent les formalités d'admission, de sortie, d'émigration et d'immigration ainsi que les formalités de douane et les mesures sanitaires, s'appliqueront aux passagers, aux équipages, aux marchandises ou au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désigné de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Chaque Partie contractante s'engage à n'accorder aucune préférence à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante quant à l'application des lois et règlements visés par le présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres installations offertes par une Partie contractante, il ne sera pas exigé de l'entreprise désignée de l'autre Partie des frais supérieurs à ceux qui sont exigés de l'entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux réguliers.

Article 7. 1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes seront, durant la période de leur validité, reconnus valables par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation aérienne au-dessus de son propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

Article 8. 1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués, le long des routes indiquées, en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences de trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

- b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région; et
- c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 9. 1. Les tarifs à appliquer sur tout service convenu seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal, des caractéristiques de chaque service (normes de vitesse et de confort) et des tarifs appliqués par les autres entreprises pour une partie quelconque de la route indiquée. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, commissions d'agence comprises, seront si possible fixés pour chacune des routes d'un commun accord par les entreprises désignées intéressées, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route; les entreprises devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

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

4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre pour l'approbation de tout tarif qui leur est soumis selon le paragraphe 2 du présent article ou pour la détermination de tout tarif selon le paragraphe 3, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes s'y opposent, sauf en application des dispositions du paragraphe 3 de l'article 13 du présent Accord.

6. Quand des tarifs auront été établis conformément aux dispositions du présent article, ils resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis de la même manière.

Article 10. Chacune des Parties contractantes autorisera l'entreprise désignée de l'autre Partie à transférer à son siège ses excédents de recettes réalisées sur le territoire de la première Partie. Toutefois, ces transferts se feront conformément à la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle lesdits excédents de recettes auront été réalisés.

Article 11. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise désignée par la première Partie. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises sur les services convenus, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 12. Des consultations régulières et fréquentes auront lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes en vue d'assurer une étroite collaboration dans tous les domaines relatifs à l'exécution du présent Accord.

Article 13. 1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations :

- a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord par elles, ou d'une autre personne ou d'un autre organisme; ou
- b) Dans la négative ou si, ayant convenu de porter le différend devant un tribunal arbitral, elles ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la composition de ce tribunal, chacune pourra soumettre le différend à la décision de n'importe quel tribunal compétent qui pourra être établi ultérieurement dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou, en l'absence d'un tel tribunal, au Conseil de ladite Organisation.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 ci-dessus.

4. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ou une entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 ci-dessus, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, limiter, suspendre ou retirer tout droit ou privilège qu'elle aura accordé en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

Article 14. 1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les clauses du présent Accord, elle pourra demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au sujet des modifications envisagées. Ces consultations commenceront dans les 60 jours de la date de la demande. Si les autorités aéronautiques conviennent des modifications à apporter au présent Accord, ces modifications entreront en vigueur dès qu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Si un accord multilatéral général concernant le transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de cet Accord.

Article 15. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin 12 mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue 14 jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16. Le présent Accord et tout échange de notes en application de l'article 14 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord entrera en vigueur dès la date de sa signature.

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

FAIT à Singapour le 2 septembre 1980, en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de la République de Singapour :
[ONG TENG CHEONG]

Pour le Gouvernement
de la Papouasie-Nouvelle-Guinée :
[W. NOEL LEVY]

ANNEXE

TABLEAU I

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par la Papouasie-Nouvelle-Guinée :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés à Singapour</i>	<i>Points au-delà</i>
Port Moresby	Djakarta	Singapour	—

TABLEAU II

Routes à exploiter par l'entreprise désignée par Singapour :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points situés en Papouasie- Nouvelle-Guinée</i>	<i>Points au-delà</i>
Singapour	—	Port Moresby	Nandi, Nouméa

NOTES. i) Les entreprises désignées par les Parties contractantes pourront, lors de tout vol, omettre de faire escale à l'un quelconque des points indiqués aux tableaux I et II de la présente annexe, à condition que ces vols aient leur point de départ sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

ii) L'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes aura le droit de mettre fin à ses services le territoire de l'autre Partie contractante.

No. 19954

**DENMARK
and
ZAMBIA**

**Agreement on a Danish Government loan to Zambia (with
annexes and exchange of letters). Signed at Lusaka on
16 June 1980**

Authentic text: English.

Registered by Denmark on 19 June 1981.

**DANEMARK
et
ZAMBIE**

**Accord relatif à un prêt du Gouvernement danois à la
Zambie (avec annexes et échange de lettres). Signé à
Lusaka le 16 juin 1980**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Danemark le 19 juin 1981.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ZAMBIA ON A DANISH GOVERNMENT LOAN TO ZAMBIA

The Government of Denmark and the Government of the Republic of Zambia desiring to strengthen the traditional cooperation and cordial relations between their countries, have agreed that, as a contribution to the economic development of Zambia a Danish Government Loan will be extended to the Government of the Republic of Zambia in accordance with the following provisions of this Agreement and the attached Annexes, which are considered an integral part of the Agreement:

Article I. THE LOAN

The Government of Denmark (hereinafter called "the Lender") will make available to the Government of the Republic of Zambia (hereinafter called "the Borrower") a Loan in an amount of 50 (fifty) million Danish Kroner for the purposes described in article VI of this Agreement.

Article II. LOAN ACCOUNT

Section 1. An account designated "Government of the Republic of Zambia Loan Account No. 2" (hereinafter called "Loan Account") will, at the Borrower's request, be opened with Danmarks Nationalbank (acting as agent for the Lender) in favour of the Borrower.

The Lender will ensure that sufficient funds are always available in the Loan Account to enable the Borrower to effect punctual payment for capital goods and services procured within the amount of the Loan.

Section 2. The Borrower shall be entitled, subject to the provisions of this Agreement, to withdraw from the Loan account amounts needed for payment of capital goods or services procured under the Loan.

Article III. RATE OF INTEREST

The Loan will be free of interest.

Article IV. REPAYMENTS

Section 1. The Borrower will repay the Loan in thirty-five semi-annual instalments of I,390,000 Danish Kroner each, commencing on October I, 1987 and ending on October I, 2004, and one final instalment of I,350,000 Danish Kroner on April I, 2005.

Section 2. If the Loan is not fully utilized in accordance with the provisions of Article VI, section 8, a revised schedule of repayment shall be established by mutual consent.

Article V. PLACE OF PAYMENT

The Loan shall be repaid by the Borrower in Danish Kroner to Danmarks Nationalbank to the credit of the current account of the Danish Ministry of Foreign Affairs with Danmarks Nationalbank.

¹ Came into force on 16 June 1980 by signature, in accordance with article X (1).

Article VI. USE OF THE LOAN

Section 1. The Borrower will use the Loan to finance imports from Denmark (including costs of transport from Denmark to Zambia) of such Danish capital goods as are to be used for the projects mentioned in Annex II.

Section 2. The Loan may also be used to pay for Danish services required for the implementation of the projects mentioned in Annex II including, in particular, pre-investment studies, preparation of projects, provision of consultants during the implementation of projects, assembly or construction of plants or buildings, and technical and administrative assistance during the initial period of undertakings established by means of the Loan.

Section 3. All contracts to be financed under the Loan shall be subject to approval by the Borrower and the Lender.

Section 4. The approval by the Lender of a contract for financing under the Loan shall not imply any responsibility for the proper performance of such contracts.

The Lender also disclaims responsibility for the efficient use of supplies and services financed under the Loan and for the proper operation of the projects, etc., to which such supplies have been made and such services have been rendered.

Section 5. A contract under the Loan shall contain no clauses involving any special credit facilities from the Danish party to the contract.

Section 6. The proceeds of the Loan may be used only for payment of capital goods and services contracted for after the entry into force of the Agreement, unless otherwise agreed by the Borrower and the Lender.

Section 7. The proceeds of the Loan shall not be used for payment to the Borrower of any import duty, tax, national or other public charge such as import surcharges, duties to compensate for domestic excise taxes, charges or deposits in connection with the issuance of payments licences or import licences.

Section 8. Withdrawals from the Loan Account may take place in fulfilment of contracts which are approved within a period of three years after the entry into force of the Agreement or such other date as may be mutually agreed upon by the Borrower and the Lender.

Article VII. NON-DISCRIMINATION

Section 1. In regard to the repayment of the Loan, the Borrower undertakes to give the Lender no less favourable treatment than that accorded to other foreign creditors.

Section 2. All shipments of capital goods covered by this Agreement shall be in keeping with the principle of free circulation of ships in international trade in free and fair competition.

Article VIII. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Section 1. Prior to the first drawing against the Account referred to in Article II the Borrower will satisfy the Lender that all constitutional and other requirements laid down by statute in the Borrower's home country have been met, so that this Loan Agreement will constitute an obligation binding on the Borrower.

Section 2. The Borrower will inform the Lender of persons who are authorized to take any action on behalf of the Borrower, and supply authenticated specimen signatures of all such persons.

Section 3. In case of competitive bidding for contracts to be financed under the Loan the Borrower will forward to the Lender for transmission to the potential bidders all material relevant to the bidding.

Section 4. Any notices, requests or agreements under this Agreement shall be in writing.

Article IX. PARTICULAR COVENANTS

The Loan shall be repaid without deduction for, and free from, any taxes and charges, and free from all restrictions imposed under the laws of the Borrower. This Agreement shall be free from any present and future taxes imposed under existing or future laws of the Borrower in connection with the issue, execution, registration, entry into force of the Agreement, or otherwise.

Article X. DURATION OF THE AGREEMENT

Section 1. This Agreement shall come into force on the date of signature.

Section 2. When the Loan has been repaid, the Agreement shall terminate forthwith.

Article XI. SPECIFICATION OF ADDRESSES

The following addresses are specified for the purposes of this Agreement:

For the Borrower:

Ministry of Finance,
P.O. Box 50062
Lusaka

Cablegrams:

Finance Ridgeway Lusaka.

For the Lender with respect to disbursements and servicing of the Loan:

Ministry of Foreign Affairs
Danish International Development Agency
Copenhagen

Cablegrams:

Etrangères Copenhagen

For the Lender with respect to transmission of bidding material:

Ministry of Foreign Affairs
Commercial Department
Copenhagen

Cablegrams:

Etrangères Copenhagen

IN WITNESS WHEREOF the Parties hereto, acting through their representatives duly authorized for this purpose, have caused this Agreement to be signed in two copies in the English language in Lusaka on this 16th day of June, 1980.

For the Government of Denmark:

BJØRN OLSEN

For the Government of the Republic of Zambia:

KEBBY S. K. MUSOKOTWANE

ANNEX I

The following provisions shall govern the rights and obligations under the Agreement between the Government of Denmark and the Government of the Republic of Zambia on a Danish Government Loan to Zambia (hereinafter called "the Agreement"), of which they are considered an integral part with the same force and effect as if they were fully set forth therein.

Article I. CANCELLATION AND SUSPENSION

Section 1. The Borrower may, by notice to the Lender, cancel any amount of the Loan which the Borrower shall not have withdrawn.

Section 2. In the event of default by the Borrower in the fulfilment of any commitment or arrangement under the Agreement, the Lender may suspend, in whole or in part, the right of the Borrower to make withdrawals from the Loan Account.

If the default which entitled the Lender to suspend the Borrower's right to draw against the Loan Account persists beyond a period of sixty days after the Lender's notice to the Borrower of the suspension, the Lender may at any time claim immediate repayment of all withdrawals made from the Loan Account, notwithstanding anything in the Agreement to the contrary, unless the basis on which the suspension was made has ceased to exist.

Section 3. Notwithstanding any cancellation or suspension all the provisions of the Agreement shall continue in full force and effect except as is specifically provided in this Article.

Article II. SETTLEMENT OF DISPUTES

Section 1. Any dispute between the Parties arising out of the interpretation or administration of the present Agreement, which has not been settled within six months through diplomatic channels, shall, at the request of either Party, be submitted to a tribunal of arbitration consisting of three members. The chairman of the tribunal shall be a citizen of a third country and shall be appointed by common consent of the Parties. Should the Parties fail to agree on the appointment of the chairman of the tribunal, either Party may request the President of the International Court of Justice to make the appointment. Each Party appoints its own arbitrator; if a Party abstains from appointing an arbitrator, the latter may be appointed by the chairman of the tribunal.

Section 2. Each Party will observe and carry out awards given by the tribunal.

ANNEX II

(i) The Loan shall be used for the implementation of the following projects:

- (1) Equipment for a mango juice processing plant in Lusaka (6,3 million Danish Kroner);
- (2) Renovation of Livingstone Abattoir and replacement equipment for abattoirs financed under the first Danish Government Loan to Zambia (12,5 million Danish Kroner);
- (3) Equipment for one milk processing plant, two milk collection centres and one ammonia refrigeration plant (7,1 million Danish Kroner);
- (4) Replacement of dyeing machinery and installation of an effluent treatment plant at Kafue Textile Mill (4,1 million Danish Kroner);
- (5) Equipment for Chilanga and Ndola cement plants (17,0 million Danish Kroner);
- (6) Provision for project modifications, price increases, etc. (3,0 million Danish Kroner).

(ii) Any proposal on the part of the Government of the Republic of Zambia implying substantial changes in the plans laid down for the implementation of the projects described above, and any proposals on the part of the Government of the Republic of Zambia for the substitution of new projects for any of the above-mentioned projects, shall be subject to the approval of the Government of Denmark.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Lusaka, 16th June, 1980

Sir,

With reference to the Agreement of today's date between the Government of Denmark and the Government of the Republic of Zambia I have the honour to propose that the following provisions shall govern the implementation of Article VI of the Agreement.

Payment out of the Loan Account shall be effected in the following manner:

(1) The Danish exporter or consultant and the Zambian importer or prospective investor shall negotiate a contract, subject to the final approval of the Zambian and the Danish authorities. No contract below 200,000 Danish Kroner, except for utilization of any final balance below that amount, shall be eligible for financing under the Agreement.

(2) The Government of Zambia will make available to the Danish Ministry of Foreign Affairs copies of the contracts concluded under this Agreement. The latter will ascertain, *inter alia*, that

(a) The commodities or services contracted for fall within the framework of the Agreement;

(b) The capital equipment involved has been manufactured in Denmark, or the services to be rendered will be performed by persons carrying on business in Denmark, and inform the Government of the Republic of Zambia of its findings.

(3) When the contracts have been approved, the Government of the Republic of Zambia may draw on the Loan Account to effect payment of the consignment referred to in the contract. Payments out of this account to Danish exporters or consultants shall be subject to presentation of the necessary documents when Danmarks Nationalbank has ascertained that the conditions for effecting such payments have otherwise been complied with.

If the foregoing provisions are acceptable to the Government of the Republic of Zambia I have the honour to suggest that this letter and Your reply to it constitute an agreement between our two Governments on this matter.

Please accept, Sir, the assurance of my highest consideration.

For the Government of Denmark:

BJØRN OLSEN

II

Lusaka, 16th June, 1980

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date which reads as follows:

[See letter I]

I have the honour to inform you that my Government is in agreement with the foregoing.

Please accept, Sir, the assurance of my highest consideration.

For the Government of the Republic of Zambia:

KEBBY S. K. MUSOKOTWANE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE ZAMBIE RELATIF À UN PRÊT DU GOUVERNEMENT DANOIS À LA ZAMBIE

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République de Zambie, désireux de renforcer la coopération traditionnelle et les relations cordiales entre leurs pays, sont convenus qu'à titre de contribution au développement économique de la Zambie le Gouvernement du Danemark consentira un prêt au Gouvernement de la République de Zambie conformément aux dispositions ci-après du présent Accord et de ses annexes, qui sont considérées comme en faisant partie intégrante.

Article premier. LE PRÊT

Le Gouvernement du Danemark (ci-après dénommé «le Prêteur») consentira au Gouvernement de la République de Zambie (ci-après dénommé «l'Emprunteur») un prêt de 50 (cinquante) millions de couronnes danoises aux fins décrites à l'article VI du présent Accord.

Article II. COMPTE DU PRÊT

Paragraphe 1. Un compte intitulé «Compte du Prêt n° 2 au Gouvernement de la République de Zambie» (ci-après dénommé «le Compte du Prêt») sera, à la demande de l'Emprunteur, ouvert à la Danmarks Nationalbank (agissant en qualité d'agent du Prêteur) en faveur de l'Emprunteur.

Le Prêteur veillera à ce que le Compte du Prêt soit toujours approvisionné en fonds suffisants pour permettre à l'Emprunteur de procéder ponctuellement au paiement des biens d'équipement et des services achetés sans dépasser le montant du Prêt.

Paragraphe 2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'Emprunteur sera autorisé à retirer du Compte du Prêt les sommes nécessaires au paiement des biens d'équipement ou des services fournis au titre du Prêt.

Article III. TAUX D'INTÉRÊT

Le Prêt ne portera pas intérêt.

Article IV. REMBOURSEMENT

Paragraphe 1. L'Emprunteur remboursera le Prêt en 35 versements semestriels de 1 390 000 couronnes danoises chacun s'échelonnant du 1^{er} octobre 1987 au 1^{er} octobre 2004, suivis d'un versement final de 1 350 000 couronnes danoises le 1^{er} avril 2005.

Paragraphe 2. Si le Prêt n'est pas entièrement utilisé conformément aux dispositions du paragraphe 8 de l'article VI, un calendrier révisé des remboursements sera établi d'un commun accord.

¹ Entré en vigueur le 16 juin 1980 par la signature, conformément au paragraphe 1 de l'article X.

Article V. LIEU DE PAIEMENT

Le Prêt sera remboursé par l'Emprunteur en couronnes danoises à la Danmarks Nationalbank, qui le portera au crédit du compte courant du Ministère danois des affaires étrangères auprès de la Danmarks Nationalbank.

Article VI. UTILISATION DU PRÊT

Paragraphe 1. L'Emprunteur utilisera le Prêt pour financer l'importation du Danemark (y compris les frais de transport du Danemark jusqu'en Zambie) de biens d'équipement danois devant être utilisés pour des projets mentionnés à l'annexe II.

Paragraphe 2. Le Prêt pourra également être utilisé pour payer les services danois requis pour l'exécution des projets de développement mentionnés à l'annexe II, notamment pour des études de préinvestissement, la préparation de projets, des services de consultants pendant la réalisation des projets, le montage ou la construction d'installations ou de bâtiments et l'assistance technique et administrative requise lors de la mise en route d'entreprises créées à l'aide du Prêt.

Paragraphe 3. Tous les contrats dont l'exécution doit être financée au titre du Prêt devront être soumis à l'approbation de l'Emprunteur et du Prêteur.

Paragraphe 4. Le fait que le Prêteur approuve un contrat dont l'exécution est destinée à être financée au titre du Prêt n'impliquera pas qu'il est en quoi que ce soit responsable de la bonne exécution d'un tel contrat.

Le Prêteur dégage d'autre part sa responsabilité en ce qui concerne le bon emploi des biens et des services financés au titre du Prêt et la bonne exécution des projets, etc., pour lesquels ces biens et ces services auront été fournis.

Paragraphe 5. Les contrats à exécuter au titre du Prêt ne contiendront aucune clause prévoyant l'octroi de facilités de crédit particulières par la Partie danoise au contrat.

Paragraphe 6. Le produit du Prêt ne pourra être utilisé que pour payer des biens d'équipement et des services fournis en vertu de contrats conclus après l'entrée en vigueur de l'Accord, sauf décision contraire de l'Emprunteur et du Prêteur.

Paragraphe 7. Le produit du Prêt ne devra pas être utilisé pour payer à l'Emprunteur des droits à l'importation, des impôts ou taxes, des redevances nationales ou autres redevances publiques telles que des surtaxes à l'importation, des droits destinés à compenser des impôts locaux indirects, des redevances ou des sommes à verser à titre de dépôt lors de la délivrance de licences de paiement ou de licences d'importation.

Paragraphe 8. L'Emprunteur pourra effectuer des tirages sur le Compte du Prêt pour exécuter des contrats approuvés par les Parties pendant une période de trois ans au plus après l'entrée en vigueur du présent Accord ou jusqu'à toute autre date convenue entre le Prêteur et l'Emprunteur.

Article VII. NON-DISCRIMINATION

Paragraphe 1. Pour le remboursement du Prêt, l'Emprunteur s'engage à accorder au Prêteur un traitement non moins favorable qu'à ses autres créanciers étrangers.

Paragraphe 2. Le transport des biens d'équipement visés par le présent Accord s'effectuera conformément au principe de la libre participation des navires au commerce international dans des conditions de concurrence libre et loyale.

Article VIII. DISPOSITIONS DIVERSES

Paragraphe 1. Avant d'effectuer le premier tirage sur le Compte du Prêt mentionné à l'article II, l'Emprunteur fournira au Prêteur la preuve que toutes les conditions d'ordre constitutionnel ou autres conditions légales en vigueur dans le pays de l'Emprunteur sont remplies de sorte que le présent Accord de prêt lie effectivement l'Emprunteur.

Paragraphe 2. L'Emprunteur indiquera au Prêteur les noms des personnes qui sont autorisées à agir en son nom et lui remettra des spécimens certifiés de la signature de chacune d'entre elles.

Paragraphe 3. Dans le cas de contrats devant être financés dans le cadre du Prêt par appel à la concurrence, l'Emprunteur fera parvenir au Prêteur, qui la transmettra aux soumissionnaires éventuels, toute la documentation pertinente.

Paragraphe 4. Toute notification, demande ou convention entrant dans le cadre du présent Accord se fera par écrit.

Article IX. ENGAGEMENTS PARTICULIERS

Le remboursement du Prêt ne sera soumis à aucune déduction à raison d'impôts ou de taxes quels qu'ils soient, ni à aucune restriction prescrite dans le droit de l'Emprunteur. Le présent Accord sera franc de tout impôt présent ou futur institué en vertu du droit actuel ou futur de l'Emprunteur en relation avec son établissement, son enregistrement, son entrée en vigueur, etc.

Article X. DURÉE DE L'ACCORD

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

Paragraphe 2. Le présent Accord prendra fin dès que le Prêt aura été remboursé.

Article XI. ADRESSES DIVERSES

Les adresses ci-après sont spécifiées aux fins du présent Accord :

Pour l'Emprunteur :

Ministère des finances
Boîte postale 50062
Lusaka

Adresse télégraphique :
Finance Ridgeway Lusaka

Pour le Prêteur (questions relatives aux décaissements et au remboursement) :

Ministère des affaires étrangères
Organisme danois pour le développement international
Copenhague

Adresse télégraphique :
Etrangères Copenhague

Pour le prêteur (transmission des documents relatifs aux appels d'offres) :

Ministère des affaires étrangères
Département du commerce
Copenhague

Adresse télégraphique :
Etrangères Copenhague

EN FOI DE QUOI, les Parties, agissant par leurs représentants à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord en deux exemplaires, en langue anglaise, à Lusaka le 16 juin 1980.

Pour le Gouvernement du Danemark :

BJØRN OLSEN

Pour le Gouvernement de la République de Zambie :

KEBBY S. K. MUSOKOTWANE

ANNEXE I

Les droits et obligations découlant de l'Accord entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République de Zambie relatif à l'octroi d'un prêt par le Gouvernement du Danemark à la République de Zambie (ci-après dénommé « Accord ») sont régis par les dispositions suivantes, qui sont considérées comme faisant partie intégrante dudit Accord et ont la même force et les mêmes effets que si elles y étaient expressément énoncées.

Article premier. ANNULATION ET SUSPENSION

Paragraphe 1. L'Emprunteur pourra, par voie de notification au Prêteur, annuler toute partie du Prêt qu'il n'aura pas tirée.

Paragraphe 2. En cas de retard de la part de l'Emprunteur dans l'exécution d'un engagement ou d'un arrangement découlant de l'Accord, le Prêteur pourra suspendre en tout ou partie le droit de l'Emprunteur d'effectuer des tirages sur le Compte du Prêt.

Si le retard qui a autorisé le Prêteur à suspendre le droit de l'Emprunteur à effectuer des tirages sur le Compte du Prêt se prolonge au-delà de la période de 60 jours après que le Prêteur aura notifié à l'Emprunteur la suspension, le Prêteur pourra à tout moment demander le remboursement immédiat de toutes les sommes retirées du Compte du Prêt, nonobstant toute disposition contraire de l'Accord, à moins que les raisons qui ont motivé la suspension n'aient cessé d'exister.

Paragraphe 3. Nonobstant toute annulation ou suspension, toutes les dispositions de l'Accord resteront en vigueur et continueront d'avoir effet sauf pour ce qui est expressément prévu dans le présent article.

Article II. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Paragraphe 1. Tout différend entre les Parties découlant de l'interprétation ou de l'application du présent Accord qui n'aura pas été réglé dans le six mois par la voie diplomatique sera, à la demande de l'une quelconque des Parties, porté devant un tribunal d'arbitrage de trois membres. Le président du tribunal sera citoyen d'un pays tiers et sera nommé d'un commun accord par les Parties. Au cas où les Parties ne pourraient s'accorder sur la nomination du président du tribunal, l'une ou l'autre d'entre elles pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice d'y procéder. Chaque Partie désigne son propre arbitre; si une Partie s'abstient de le faire, cet arbitre pourra être nommé par le président du tribunal.

Paragraphe 2. Chacune des Parties respectera et exécutera les décisions rendues par le tribunal.

ANNEXE II

i) Le Prêt sera utilisé pour exécuter les projets suivants :

- 1) Matériel pour une installation de traitement du jus de mangue à Lusaka (6,3 millions de couronnes danoises);
- 2) Rénovation de l'abattoir Livingstone et matériel de remplacement pour les abattoirs financé au titre du premier prêt accordé à la Zambie par le Gouvernement danois (12,5 millions de couronnes danoises);
- 3) Matériel pour une laiterie industrielle, deux centres de collecte du lait et une installation de réfrigération à l'ammoniac (7,1 millions de couronnes danoises);
- 4) Remplacement de machines de teinturerie et installation d'une usine de traitement des effluents à l'usine textile de Kafue (4,1 millions de couronnes danoises);
- 5) Matériel pour les eimenteries de Chilanga et Ndola (17 millions de couronnes danoises);
- 6) Réserve pour modifications de projets, augmentations de prix, etc. (3 millions de couronnes danoises).

ii) Toute proposition émanant du Gouvernement de la République de Zambie, visant à changer de manière substantielle les plans élaborés pour l'exécution des projets décrits ci-dessus, et toutes propositions émanant du Gouvernement de la République de Zambie, prévoyant de substituer de nouveaux projets à l'un quelconque des projets susmentionnés, devront être soumises à l'approbation du Gouvernement danois.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Lusaka, le 16 juin 1980

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord en date de ce jour entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République de Zambie et de proposer que l'application de l'article VI de l'Accord soit régie par les dispositions ci-après.

Les tirages sur le Compte du Prêt s'effectueront de la manière suivante :

1) L'exportateur ou consultant danois et l'importateur ou le futur investisseur zambien négocieront un contrat, soumis à l'approbation finale des autorités zambiennes et danoises. Aucun contrat d'un montant inférieur à 200 000 couronnes danoises ne pourra être financé dans le cadre de l'Accord, sauf s'il s'agit d'utiliser un solde résiduel inférieur à ce montant.

2) Le Gouvernement zambien mettra à la disposition du Ministère des affaires étrangères danois des copies des contrats conclus en vertu du présent Accord. Le Ministère vérifiera, entre autres choses,

- a) Que les marchandises ou services visés entrent dans le champ d'application de l'Accord;
- b) Que les biens d'équipement à fournir ont été fabriqués au Danemark ou que les services à rendre seront exécutés par des personnes ayant des activités commerciales ou industrielles au Danemark; et

il informera le Gouvernement de la République de Zambie des conclusions de son enquête.

3) Lorsque les contrats auront été approuvés, le Gouvernement de la République de Zambie pourra effectuer des tirages sur le Compte du Prêt pour procéder au paiement des articles visés par le contrat. Les paiements effectués sur ce compte aux exportateurs ou aux consultants danois seront assujettis à la présentation des documents nécessaires, lorsque la Danmarks Nationalbank aura vérifié que les conditions requises pour effectuer ces paiements ont été remplies par ailleurs.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République de Zambie, je propose que la présente lettre et votre réponse dans ce sens constituent un accord entre nos deux gouvernements en la matière.

Veillez agréer, etc.

Pour le Gouvernement du Danemark :

BJØRN OLSEN

II

Lusaka, le 16 juin 1980

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée de ce jour, dont le texte est le suivant :

[Voir lettre I]

J'ai le plaisir de vous informer que les propositions ci-dessus rencontrent l'agrément de mon gouvernement.

Veillez agréer, etc.

Pour le Gouvernement de la République de Zambie :

KEBBY S. K. MUSOKOTWANE

No. 19955

DENMARK
and
SUDAN

**Agreement on a Danish Government loan to the Democratic
Repnhlic of the Sndan (with annexes and exchange of
letters). Signed at Khartoum on 1 July 1980**

Authentic text: English.

Registered by Denmark on 19 June 1981.

DANEMARK
et
SOUDAN

**Accord relatif à un prêt du Gouvernement danois à la
Répnhlique démocratique du Sondan (avec annexes et
échange de lettres). Signé à Khartoum le 1^{er} juillet 1980**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Danemark le 19 juin 1981.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE SUDAN ON A DANISH GOVERNMENT LOAN TO THE DEMO- CRATIC REPUBLIC OF THE SUDAN

The Government of Denmark and the Government of the Democratic Republic of the Sudan, desiring to strengthen the traditional co-operation and cordial relations between their countries, have agreed that, as a contribution to the economic development of the Sudan a Danish Government Loan will be extended to the Government of the Democratic Republic of the Sudan in accordance with the following provisions of this Agreement and the attached Annexes, which are considered an integral part of the Agreement:

Article I. THE LOAN

The Government of Denmark (hereinafter called "the Lender") will make available to the Government of the Democratic Republic of the Sudan (hereinafter called "the Borrower") a Loan in an amount of 110 (one hundred and ten) million Danish Kroner for the purposes described in article VI of this Agreement.

Article II. LOAN ACCOUNT

Section 1. An account designated "Government of the Democratic Republic of the Sudan Account No. 4" (hereinafter called "Loan Account") will, at the Borrower's request, be opened with Danmarks Nationalbank (acting as agent for the Lender) in favour of the Bank of Sudan (acting as agent for the Borrower).

The Lender will ensure that sufficient funds are always available in the Loan Account to enable the Borrower to effect punctual payment for capital goods and services procured within the amount of the Loan.

Section 2. The Borrower (or the Bank of Sudan) shall be entitled, subject to the provisions of this Agreement, to withdraw from the Loan Account amounts needed for payment of capital goods or services procured under the Loan.

Article III. RATE OF INTEREST

The Loan will be free of interest.

Article IV. REPAYMENTS

Section 1. The Borrower will repay the Loan in eighty semi-annual instalments of 1,375,000 Danish Kroner each, commencing on October 1, 1990 and ending on April 1, 2030.

Section 2. If the Loan is not fully utilized in accordance with the provisions of Article VI, Section 9, a revised schedule of repayment shall be established by mutual consent.

Article V. PLACE OF PAYMENT

The Loan shall be repaid by the Borrower in Danish Kroner to Danmarks Nationalbank to the credit of the current account of the Danish Ministry of Foreign Affairs with Danmarks Nationalbank.

¹ Came into force on 1 July 1980 by signature, in accordance with article X (1).

Article VI. USE OF THE LOAN

Section 1. The Borrower will use the Loan to finance imports from Denmark (including costs of transport from Denmark to the Sudan) of such Danish capital goods as are to be used for the projects mentioned in Annex II.

Section 2. The Loan may also be used to pay for Danish services required for the implementation of the projects mentioned in Annex II including, in particular, preinvestment studies, preparation of projects, provision of consultants during the implementation of projects, assembly or construction of plants or buildings and technical and administrative assistance during the initial period of undertakings established by means of the Loan.

Section 3. A proportion of the Loan not exceeding 25 per cent may be drawn for the purpose of financing local cost expenditures and purchases of non-Danish capital equipment which are related to projects for which contracts for supplies of Danish capital equipment or services have been approved by the Lender for financing under this Agreement. The total amount of such drawings for financing of such costs cannot at any time exceed 33 1/3 per cent of the total amount for which contracts for supplies of Danish capital equipment and services have been approved by the Lender for financing under this Agreement.

Section 4. All contracts to be financed under the Loan shall be subject to approval by the Borrower and the Lender.

Section 5. The approval by the Lender of a contract for financing under the Loan shall not imply any responsibility for the proper performance of such contracts.

The Lender also disclaims responsibility for the efficient use of the supplies and services financed under the Loan and for the proper operation of the projects, etc., to which such supplies have been made and such services have been rendered.

Section 6. A contract under the Loan shall contain no clauses involving any special credit facilities from the Danish party to the contract.

Section 7. The proceeds of the Loan may be used only for payment of capital goods and services contracted for after the entry into force of the Agreement, unless otherwise agreed by the Borrower and the Lender.

Section 8. The proceeds of the Loan shall not be used for payment to the Borrower of any import duty, tax, national or other public charge such as import surcharges, duties to compensate for domestic excise taxes, charges or deposits in connection with the issuance of payments licences or import licences.

Section 9. Withdrawals from the Loan Account may take place in fulfilment of contracts which are approved within a period of three years after the entry into force of the Agreement or such other date as may be mutually agreed by the Borrower and the Lender.

Article VII. NON-DISCRIMINATION

Section 1. In regard to the repayment of the Loan the Borrower undertakes to give the Lender no less favourable treatment than that accorded to other foreign creditors.

Section 2. All shipments of capital goods covered by this Agreement shall be in keeping with the principle of free circulation of ships in international trade in free and fair competition.

Article VIII. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Section 1. Prior to the first drawing against the Account referred to in Article II the Borrower will satisfy the Lender that all constitutional and other requirements laid down by statute in the Borrower's home country have been met, so that this Loan Agreement will constitute an obligation binding on the Borrower.

Section 2. The Borrower will inform the Lender of persons who are authorized to take action on behalf of the Borrower, and supply authenticated specimen signatures of all such persons.

Section 3. In case of competitive bidding for contracts to be financed under the Loan the Borrower will forward to the Lender for transmission to the potential bidders all material relevant to the bidding.

Section 4. Any notices, requests or agreements under this Agreement shall be in writing.

Article IX. PARTICULAR COVENANTS

The Loan shall be repaid without deduction for, and free from, any taxes and charges, and free from all restrictions imposed under the laws of the Borrower. This Agreement shall be free from any present and future taxes imposed under existing or future laws of the Borrower in connection with the issue, execution, registration, entry into force of the Agreement or otherwise.

Article X. DURATION OF THE AGREEMENT

Section 1. This Agreement shall come into force on the date of signature.

Section 2. When the Loan has been repaid, the Agreement shall terminate forthwith.

Article XI. SPECIFICATION OF ADDRESSES

The following addresses are specified for the purpose of this Agreement:

For the Borrower:

Ministry of National Planning
P. O. Box 2092
Khartoum
Cablegrams:
Telex 324 Khartoum

For the Lender with respect to disbursement and servicing of the Loan:

Ministry of Foreign Affairs
Danish International Development Agency
Asiatisk Plads 2, 1448 Copenhagen K
Cablegrams:
Etrangères Copenhagen

For the Lender with respect to transmission of bidding material:

Ministry of Foreign Affairs
Commercial Department
Asiatisk Plads 2, 1448 Copenhagen K
Cablegrams:
Etrangères Copenhagen

IN WITNESS WHEREOF the Parties hereto, acting through their representatives duly authorized for this purpose, have caused this Agreement to be signed in two copies in the English language in Khartoum, July 1st, 1980.

For the Government of Denmark:

S. KUCHLER POULSEN
Chargé d'Affaires a.i.

For the Government of the Democratic Republic of the Sudan:

NASR EL DIN MUSTAFA
Minister of National Planning

ANNEX I

The following provisions shall govern the rights and obligations under the Agreement between the Government of Denmark and the Government of the Democratic Republic of the Sudan on a Danish Government Loan to the Democratic Republic of the Sudan (hereinafter called "the Agreement"), of which they are considered an integral part with the same force and effect as if they were fully set forth therein.

Article I. CANCELLATION AND SUSPENSION

Section 1. The Borrower may, by notice to the Lender, cancel any amount of the Loan which the Borrower shall not have withdrawn.

Section 2. In the event of default by the Borrower in the fulfilment of any commitment or arrangement under the Agreement the Lender may suspend, in whole or in part, the right of the Borrower to make withdrawals from the Loan Account.

If the default which entitled the Lender to suspend the Borrower's right to draw against the Loan Account persists beyond a period of sixty days after the Lender's notice to the Borrower of the suspension, the Lender may at any time claim immediate repayment of all withdrawals made from the Loan Account, notwithstanding anything in the Agreement to the contrary, unless the basis on which the suspension was made has ceased to exist.

Section 3. Notwithstanding any cancellation or suspension all the provisions of the Agreement shall continue in full force and effect except as is specifically provided in this Article.

Article II. SETTLEMENT OF DISPUTES

Section 1. Any dispute between the Parties arising out of the interpretation or administration of the present Agreement, which has not been settled within six months through diplomatic channels, shall, at the request of either Party, be submitted to a tribunal of arbitration consisting of three members. The chairman of the tribunal shall be a citizen of a third country and shall be appointed by common consent of the Parties. Should the Parties fail to agree on the appointment of the chairman of the tribunal, either Party may request the President of the International Court of Justice to make the appointment. Each Party appoints its own arbitrator; if a Party abstains from appointing an arbitrator, the latter may be appointed by the chairman of the tribunal.

Section 2. Each Party will observe and carry out awards given by the tribunal.

ANNEX II

- (i) The Loan shall be used for the implementation of the following projects:
- 1) Expansion of the generating capacity of the power stations at Dongola, El Fasher, Shendi and Wau.
 - 2) Such other capital equipment and services as may be mutually agreed upon between the Parties.
- (ii) Any proposal on the part of the Government of the Democratic Republic of the Sudan implying substantial changes in the plans laid down for the implementation of the projects described above, and any proposals on the part of the Government of the Democratic Republic of the Sudan for the substitution of new projects for any of the above-mentioned projects, shall be subject to the approval of the Government of Denmark.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Khartoum, July 1st, 1980

Your Excellency,

With reference to the Agreement of today's date between the Government of Denmark and the Government of the Democratic Republic of the Sudan I have the honour to propose that the following provisions shall govern the implementation of Article VI of the Agreement.

Payment out of the Loan Account shall be effected in the following manner:

(1) The Danish exporter or consultant and the Sudanese importer or prospective investor shall negotiate a contract, subject to the final approval of the Sudanese and Danish authorities. No contract below 200,000 Danish Kroner, except for utilization of any final balance below that amount, shall be eligible for financing under the Agreement.

(2) The Government of the Democratic Republic of the Sudan will make available to the Danish Ministry of Foreign Affairs copies of the contracts concluded under this Agreement. The latter will ascertain, *inter alia*, that

(a) The commodities or services contracted for fall within the framework of the Agreement;

(b) The capital equipment involved has been manufactured in Denmark, or the services to be rendered will be performed by persons carrying on business in Denmark, and inform the Government of the Democratic Republic of the Sudan of its findings.

(3) When the contracts have been approved, the Government of the Democratic Republic of the Sudan may draw on the Loan Account to effect payment of the consignment referred to in the contract. Payments out of the account to Danish exporters or consultants shall be subject to presentation of the necessary documents when Denmark's Nationalbank has ascertained that the conditions for effecting such payments have otherwise been complied with.

If the foregoing provisions are acceptable to the Government of the Democratic Republic of the Sudan I have the honour to suggest that this letter and Your reply to it constitute an agreement between our two Governments on this matter.

Please accept, Your Excellency, the assurance of my highest consideration.

For the Government of Denmark:

S. KUCHLER POULSEN
Chargé d'Affaires a.i.

II

Khartoum, July 1st, 1980

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date which reads as follows:

[See letter I]

I have [the] honour to inform you that my Government is in agreement with the foregoing.

Please accept, Sir, the assurance of my highest consideration.

For the Government
of the Democratic Republic of the Sudan:

NASR EL DIN MUSTAFA
Minister of National Planning

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU
SOUDAN RELATIF À UN PRÊT DU GOUVERNEMENT DANOIS
À LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU SOUDAN

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République démocratique du Soudan, désireux de renforcer la coopération traditionnelle et les relations cordiales entre leurs pays, sont convenus qu'à titre de contribution au développement économique du Soudan le Gouvernement du Danemark consentira un prêt à la République démocratique du Soudan conformément aux dispositions ci-après du présent Accord et de ses annexes, qui sont considérées comme en faisant partie intégrante.

Article premier. LE PRÊT

Le Gouvernement du Danemark (ci-après dénommé «le Prêteur») consentira au Gouvernement de la République démocratique du Soudan (ci-après dénommé «l'Emprunteur») un prêt de 110 (cent dix) millions de couronnes danoises aux fins décrites à l'article VI du présent Accord.

Article II. COMPTE DU PRÊT

Paragraphe 1. Un compte intitulé «Compte du Prêt n° 4 au Gouvernement de la République démocratique du Soudan» (ci-après dénommé «le Compte du Prêt») sera, à la demande de l'Emprunteur, ouvert à la Danmarks Nationalbank (agissant en qualité d'agent du Prêteur) en faveur de la Bank of Sudan (agissant en qualité d'agent de l'Emprunteur).

Le Prêteur veillera à ce que le Compte du Prêt soit toujours approvisionné en fonds suffisants pour permettre à l'Emprunteur de procéder ponctuellement au paiement des biens d'équipement et des services achetés sans dépasser le montant du Prêt.

Paragraphe 2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'Emprunteur (ou la Bank of Sudan) sera autorisé à retirer du Compte du Prêt les sommes nécessaires au paiement des biens d'équipement ou des services fournis au titre du Prêt.

Article III. TAUX D'INTÉRÊT

Le Prêt ne portera pas intérêt.

Article IV. REMBOURSEMENT

Paragraphe 1. L'Emprunteur remboursera le Prêt en 80 versements semestriels de 1 375 000 couronnes danoises chacun s'échelonnant du 1^{er} octobre 1990 au 1^{er} avril 2030.

Paragraphe 2. Si le Prêt n'est pas entièrement utilisé conformément aux dispositions du paragraphe 9 de l'article VI, un calendrier révisé des remboursements sera établi d'un commun accord.

¹ Entré en vigueur le 1^{er} juillet 1980 par la signature, conformément au paragraphe 1 de l'article X.

Article V. LIEU DE PAIEMENT

Le Prêt sera remboursé par l'Emprunteur en couronnes danoises à la Danmarks Nationalbank, qui le portera au crédit du compte courant du Ministère danois des affaires étrangères auprès de la Danmarks Nationalbank.

Article VI. UTILISATION DU PRÊT

Paragraphe 1. L'Emprunteur utilisera le Prêt pour financer l'importation du Danemark (y compris les frais de transport du Danemark jusqu'au Soudan) de biens d'équipement danois devant être utilisés pour les projets mentionnés à l'annexe II.

Paragraphe 2. Le Prêt pourra également être utilisé pour payer les services danois requis pour l'exécution des projets mentionnés à l'annexe II, notamment pour des études de préinvestissement, la préparation de projets, des services de consultants pendant la réalisation des projets, le montage ou la construction d'installations ou de bâtiments et l'assistance technique et administrative requise lors de la mise en route d'entreprises créées à l'aide du Prêt.

Paragraphe 3. Une fraction du Prêt, n'en excédant pas 25 p. 100, pourra être tirée pour couvrir les dépenses locales et les achats d'équipements non danois en relation avec des projets pour lesquels auront été conclus des contrats de fourniture d'équipements ou de services danois approuvés par le Prêteur aux fins de financement au titre du présent Accord. Le montant total des tirages destinés à couvrir ces dépenses ne pourra en aucun cas dépasser 33 1/3 p. 100 du montant total des contrats de fourniture d'équipements et services danois que le Prêteur aura approuvés aux fins de financement en vertu du présent Accord.

Paragraphe 4. Tous les contrats dont l'exécution doit être financée au titre du Prêt devront être soumis à l'approbation de l'Emprunteur et du Prêteur.

Paragraphe 5. Le fait que le Prêteur approuve un contrat dont l'exécution est destinée à être financée au titre du Prêt n'impliquera pas qu'il est en quoi que ce soit responsable de la bonne exécution d'un tel contrat.

Le Prêteur dégage d'autre part sa responsabilité en ce qui concerne le bon emploi des biens et des services financés au titre du Prêt et la bonne exécution des projets, etc., pour lesquels ces biens et ces services auront été fournis.

Paragraphe 6. Les contrats à exécuter au titre du Prêt ne contiendront aucune clause prévoyant l'octroi de facilités de crédit particulières par la Partie danoise au contrat.

Paragraphe 7. Le produit du Prêt ne pourra être utilisé que pour payer des biens d'équipement et des services fournis en vertu de contrats conclus après l'entrée en vigueur de l'Accord, sauf décision contraire de l'Emprunteur et du Prêteur.

Paragraphe 8. Le produit du Prêt ne devra pas être utilisé pour payer à l'Emprunteur des droits à l'importation, des impôts ou taxes, des redevances nationales ou autres redevances publiques telles que des surtaxes à l'importation, des droits destinés à compenser des impôts locaux indirects, des redevances ou des sommes à verser à titre de dépôt lors de la délivrance de licences de paiement ou de licences d'importation.

Paragraphe 9. L'Emprunteur pourra effectuer des tirages sur le compte du Prêt pour exécuter des contrats approuvés par les Parties pendant une période de trois ans au plus après l'entrée en vigueur du présent Accord ou jusqu'à toute autre date convenue entre le Prêteur et l'Emprunteur.

Article VII. NON-DISCRIMINATION

Paragraphe 1. Pour le remboursement du Prêt, l'Emprunteur s'engage à accorder au Prêteur un traitement non moins favorable qu'à ses autres créanciers étrangers.

Paragraphe 2. Le transport des biens d'équipement visés par le présent Accord s'effectuera conformément au principe de la libre participation des navires au commerce international dans des conditions de concurrence libre et loyale.

Article VIII. DISPOSITIONS DIVERSES

Paragraphe 1. Avant d'effectuer le premier tirage sur le Compte du Prêt mentionné à l'article II, l'Emprunteur fournira au Prêteur la preuve que toutes les conditions d'ordre constitutionnel ou autres conditions légales en vigueur dans le pays de l'Emprunteur sont remplies, de sorte que le présent Accord de prêt lie effectivement l'Emprunteur.

Paragraphe 2. L'Emprunteur indiquera au Prêteur les noms des personnes qui sont autorisées à agir en son nom et lui remettra des spécimens certifiés de la signature de chacune d'entre elles.

Paragraphe 3. Dans le cas de contrats devant être financés dans le cadre du Prêt par appel à la concurrence, l'Emprunteur fera parvenir au Prêteur, qui la transmettra aux soumissionnaires éventuels, toute la documentation pertinente.

Paragraphe 4. Toute notification, demande ou convention entrant dans le cadre du présent Accord se fera par écrit.

Article IX. ENGAGEMENTS PARTICULIERS

Le remboursement du Prêt ne sera soumis à aucune déduction à raison d'impôts ou de taxes quels qu'ils soient ni à aucune restriction prescrite dans le droit de l'Emprunteur. Le présent Accord sera franc de tout impôt présent ou futur institué en vertu du droit actuel ou futur de l'Emprunteur en relation avec son établissement, son enregistrement, son entrée en vigueur, etc.

Article X. DURÉE DE L'ACCORD

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

Paragraphe 2. Le présent Accord prendra fin dès que le Prêt aura été remboursé.

Article XI. ADRESSES DIVERSES

Les adresses ci-après sont spécifiées aux fins du présent Accord :

Pour l'Emprunteur :

Ministère de la planification nationale
Boîte postale 2092
Khartoum

Adresse télégraphique :

Telex 324 Khartoum

Pour le Prêteur (questions relatives aux décaissements et au remboursement) :

Ministère des affaires étrangères
Organisme danois pour le développement international
Asiatisk Plads 2, 1448 Copenhague K

Adresse télégraphique :

Etrangères Copenhague

Pour le Prêteur (pour la transmission des documents relatifs aux appels d'offres) :

Ministère des affaires étrangères

Département du commerce

Asiatisk Plads 2, 1448 Copenhague K

Adresse télégraphique :

Etrangères Copenhague

EN FOI DE QUOI les Parties, agissant par leurs représentants à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord en deux exemplaires, en langue anglaise, à Khartoum le 1^{er} juillet 1980.

Pour le Gouvernement du Danemark :

Le Chargé d'affaires par intérim,

S. KUCHLER POULSEN

Pour le Gouvernement de la République démocratique du Soudan :

Le Ministre de la planification nationale,

NASR EL DIN MUSTAFA

ANNEXE I

Les droits et obligations découlant de l'Accord entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République démocratique du Soudan relatif à l'octroi d'un prêt par le Gouvernement du Danemark à la République démocratique du Soudan (ci-après dénommé «l'Accord») sont régis par les dispositions suivantes, qui sont considérées comme faisant partie intégrante dudit Accord et ont la même force et les mêmes effets que si elles y étaient expressément énoncées.

Article premier. ANNULATION ET SUSPENSION

Paragraphe 1. L'Emprunteur pourra, par voie de notification au Prêteur, annuler toute partie du Prêt qu'il n'aura pas tirée.

Paragraphe 2. En cas de retard de la part de l'Emprunteur dans l'exécution d'un engagement ou d'un arrangement découlant de l'Accord, le Prêteur pourra suspendre en tout ou partie le droit de l'Emprunteur d'effectuer des tirages sur le Compte du Prêt.

Si le retard qui a autorisé le Prêteur à suspendre le droit de l'Emprunteur à effectuer des tirages sur le Compte du Prêt se prolonge au-delà de la période de 60 jours après que le Prêteur aura notifié à l'Emprunteur la suspension, le Prêteur pourra à tout moment demander le remboursement immédiat de toutes les sommes retirées du Compte du Prêt, nonobstant toute disposition contraire de l'Accord, à moins que les raisons qui ont motivé la suspension n'aient cessé d'exister.

Paragraphe 3. Nonobstant toute annulation ou suspension, toutes les dispositions de l'Accord resteront en vigueur et continueront d'avoir effet sauf pour ce qui est expressément prévu dans le présent article.

Article II. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Paragraphe 1. Tout différend entre les Parties découlant de l'interprétation ou de l'application du présent Accord qui n'aura pas été réglé dans les six mois par la voie diplomatique sera, à la demande de l'une quelconque des Parties, porté devant un tribunal d'arbitrage de trois membres. Le président du tribunal sera citoyen d'un pays tiers et sera nommé d'un commun accord par les Parties. Au cas où les Parties ne pourraient s'accorder sur la nomination du président du tribunal, l'une ou l'autre d'entre elles pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice d'y procéder. Chaque Partie désigne son propre arbitre; si une Partie s'abstient de le faire, cet arbitre pourra être nommé par le président du tribunal.

Paragraphe 2. Chacune des Parties respectera et exécutera les décisions rendues par le tribunal.

ANNEXE II

i) Le Prêt sera utilisé pour exécuter les projets suivants :

1) Accroissement de la capacité de production des centrales électriques de Dongola, El Fasher, Shendi et Wau;

2) Tous autres biens d'équipement et services sur accord mutuel des parties.

ii) Toute proposition émanant du Gouvernement de la République démocratique du Soudan, visant à changer de manière substantielle les plans élaborés pour l'exécution des projets décrits ci-dessus, et toutes propositions émanant du Gouvernement de la République démocratique du Soudan prévoyant de substituer de nouveaux projets à l'un quelconque des projets susmentionnés, devront être soumises à l'approbation du Gouvernement danois.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Khartoum, le 1^{er} juillet 1980

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord en date de ce jour entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République démocratique du Soudan et de proposer que l'application de l'article VI de l'Accord soit régie par les dispositions ci-après.

Les tirages sur le Compte du Prêt s'effectueront de la manière suivante :

1) L'exportateur ou consultant danois et l'importateur ou le futur investisseur soudanais négocieront un contrat, soumis à l'approbation finale des autorités soudanaises et danoises. Aucun contrat d'un montant inférieur à 200 000 couronnes danoises ne pourra être financé dans le cadre de l'Accord, sauf s'il s'agit d'utiliser un solde résiduel inférieur à ce montant.

2) Le Gouvernement de la République démocratique du Soudan mettra à la disposition du Ministère des affaires étrangères du Danemark des copies des contrats conclus en vertu du présent Accord. Le Ministère vérifiera, entre autres choses,

a) Que les marchandises ou services visés entrent dans le champ d'application de l'Accord;

b) Que les biens d'équipement à fournir ont été fabriqués au Danemark ou que les services à rendre seront exécutés par des personnes ayant des activités commerciales ou industrielles au Danemark; et

il informera le Gouvernement de la République démocratique du Soudan des conclusions de son enquête.

3) Lorsque les contrats auront été approuvés, le Gouvernement de la République démocratique du Soudan pourra effectuer des tirages sur le Compte du Prêt pour procéder au paiement des articles visés par le contrat. Les paiements effectués sur ce compte aux exportateurs ou aux consultants danois seront assujettis à la présentation des documents nécessaires lorsque la Danmarks Nationalbank aura vérifié que les conditions requises pour effectuer ces paiements ont été remplies par ailleurs.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République démocratique du Soudan, je propose que la présente lettre et votre réponse dans ce sens constituent un accord entre nos deux gouvernements en la matière.

Veuillez agréer, etc.

Pour le Gouvernement du Danemark :
Le Chargé d'affaires par intérim,
S. KUCHLER POULSEN

II

Khartoum, le 1^{er} juillet 1980

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée de ce jour, dont le texte est le suivant :

[*Voir lettre I*]

J'ai le plaisir de vous informer que les propositions ci-dessus rencontrent l'agrément de mon gouvernement.

Veuillez agréer, etc.

Pour le Gouvernement
de la République démocratique du Soudan :
Le Ministre de la planification nationale,
NASR EL DIN MUSTAFA

No. 19956

**DENMARK
and
BURMA**

Agreement on a Danish Government loan to the Socialist Republic of the Union of Burma (with annexes and exchange of letters). Signed at Rangoon on 18 August 1980

Authentic text: English.

Registered by Denmark on 19 June 1981.

**DANEMARK
et
BIRMANIE**

Accord relatif à un prêt du Gouvernement danois à la République socialiste de l'Union birmane (avec annexes et échange de lettres). Signé à Rangoon le 18 août 1980

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Danemark le 19 juin 1981.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND
THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF THE
UNION OF BURMA ON A DANISH GOVERNMENT LOAN TO
THE SOCIALIST REPUBLIC OF THE UNION OF BURMA

The Government of Denmark and the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma, desiring to strengthen the traditional co-operation and cordial relations between their countries, have agreed that, as a contribution to the economic development of the Socialist Republic of the Union of Burma, a Danish Government Loan will be extended to the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma in accordance with the following provisions of this Agreement and the attached Annexes, which are considered an integral part of the Agreement:

Article I. THE LOAN

The Government of Denmark (hereinafter called "the Lender") will make available to the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma (hereinafter called "the Borrower") a Loan in an amount of 35 (thirty-five) million Danish Kroner for the purposes described in Article VI of this Agreement.

Article II. LOAN ACCOUNT

Section 1. An account designated "Government of the Socialist Republic of the Union of Burma Loan Account No. 3" (hereinafter called "Loan Account") will, at the Borrower's request, be opened with Danmarks Nationalbank (acting as Agent for the Lender) in favour of People's Pearl and Fishery Corporation, Rangoon (acting as Agent for the Borrower).

The Lender will ensure that sufficient funds are always available in the Loan Account to enable the Borrower to effect punctual payment for capital goods and services procured within the amount of the Loan.

Section 2. The Borrower (or the People's Pearl and Fishery Corporation) shall be entitled, subject to the provisions of this Agreement, to withdraw from the Loan Account amounts needed for payment of capital goods or services procured under the Loan.

Article III. RATE OF INTEREST

The Loan will be free of interest.

Article IV. REPAYMENTS

Section 1. The Borrower will repay the Loan in fifty semi-annual instalments of 700,000 Danish Kroner each, commencing on October 1, 1990 and ending on April 1, 2015.

Section 2. If the Loan is not fully utilized in accordance with the provisions of Article VI, Section 9, a revised schedule of repayment shall be established by mutual consent.

¹ Came into force on 18 August 1980 by signature, in accordance with article X (1).

Article V. PLACE OF PAYMENT

The Loan shall be repaid by the Borrower in Danish Kroner to Danmarks Nationalbank to the credit of the current account of the Danish Ministry of Foreign Affairs with Danmarks Nationalbank.

Article VI. USE OF THE LOAN

Section 1. The Borrower will use the Loan to finance imports from Denmark (including costs of transport from Denmark to the Socialist Republic of the Union of Burma) of such Danish capital goods as are to be used for the projects mentioned in Annex II.

Section 2. The Loan may also be used to pay for Danish services required for the implementation of the projects mentioned in Annex II including, in particular, preinvestment studies, preparation of projects, provision of consultants during the implementation of projects, assembly or construction of plants or buildings and technical and administrative assistance during the initial period of undertakings established by means of the Loan.

Section 3. A proportion of the Loan not exceeding 25 per cent may be drawn for the purpose of financing local cost expenditures and purchases of non-Danish capital equipment which are related to projects for which contracts for supplies of Danish capital equipment or services have been approved by the Lender for financing under this Agreement. The total amount of such drawings for the financing of such costs cannot at any time exceed 33 ⅓ per cent of the total amount for which contracts for supplies of Danish capital equipment and services have been approved by the Lender for financing under this Agreement.

Section 4. All contracts to be financed under the Loan shall be subject to approval by the Borrower and the Lender.

Section 5. The approval by the Lender of a contract for financing under the Loan shall not imply any responsibility for the proper performance of such contracts.

The Lender also disclaims responsibility for the efficient use of supplies and services financed under the Loan and for the proper operation of the projects, etc., to which such supplies have been made and such services have been rendered.

Section 6. A contract under the Loan shall contain no clauses involving any special credit facilities from the Danish party to the contract.

Section 7. The proceeds of the Loan may be used only for payment of capital goods and services contracted for after the entry into force of the Agreement, unless otherwise agreed by the Borrower and the Lender.

Section 8. The proceeds of the Loan shall not be used for payment to the Borrower of any import duty, tax, national or other public charge such as import surcharges, duties to compensate for domestic excise taxes, charges or deposits in connection with the issuance of payments licences or import licences.

Section 9. Withdrawals from the Loan Account may take place in fulfilment of contracts which are approved within a period of three years after the entry into force of the Agreement or such other date as may be mutually agreed upon by the Borrower and the Lender.

Article VII. NON-DISCRIMINATION

Section 1. In regard to the repayment of the Loan the Borrower undertakes to give the Lender no less favourable treatment than that accorded to other foreign creditors.

Section 2. All shipments of capital goods covered by this Agreement shall be in keeping with the principle of free circulation of ships in international trade in free and fair competition.

Article VIII. MISCELLANEOUS PROVISIONS

Section 1. Prior to the first drawing against the Account referred to in Article II the Borrower will satisfy the Lender that all constitutional and other requirements laid down by statute in the Borrower's home country have been met, so that this Loan Agreement will constitute an obligation binding on the Borrower.

Section 2. The Borrower will inform the Lender of persons who are authorized to take any action on behalf of the Borrower, and supply authenticated specimen signatures of all such persons.

Section 3. In case of competitive bidding for contracts to be financed under the Loan the Borrower will forward to the Lender for transmission to the potential bidders all material relevant to the bidding.

Section 4. Any notices, requests or agreements under this Agreement shall be in writing.

Article IX. PARTICULAR COVENANTS

The Loan shall be repaid without deduction for, and free from, any taxes and charges, and free from all restrictions imposed under the laws of the Borrower. This Agreement shall be free from any present and future taxes imposed under existing or future laws of the Borrower in connection with the issue, execution, registration, entry into force of the Agreement, or otherwise.

Article X. DURATION OF THE AGREEMENT

Section 1. This Agreement shall come into force on the date of signature.

Section 2. When the Loan has been repaid, the Agreement shall terminate forthwith.

Article XI. SPECIFICATION OF ADDRESSES

The following addresses are specified for the purpose of this Agreement:

For the Borrower:

Ministry of Planning and Finance
Government of the Socialist Republic
of the Union of Burma
Rangoon.

Cablegrams:
Finance Rangoon

For the Lender with respect to disbursements:

Ministry of Foreign Affairs
Danish International Development Agency
Copenhagen.

Cablegrams:
Etrangères Copenhagen

For the Lender with respect to transmission of bidding material:

Ministry of Foreign Affairs
Commercial Department
Copenhagen.

Cablegrams:

Etrangères Copenhagen

For the Lender with respect to servicing of the Loan:

Ministry of Foreign Affairs,
Danish International Development Agency
Copenhagen.

Cablegrams:

Etrangères Copenhagen

IN WITNESS WHEREOF the Parties hereto, acting through their representatives duly authorized for this purpose, have caused this Agreement to be signed in two copies in the English language in Rangoon, August 18, 1980.

For the Government of Denmark:

PALLE MARKER
Chargé d'Affaires a.i.
Royal Danish Embassy

For the Government of the Socialist Republic
of the Union of Burma:

Dr. MAUNG SHEIN
Deputy Minister
Ministry of Planning and Finance

ANNEX I

The following provisions shall govern the rights and obligations under the Agreement between the Government of Denmark and the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma on a Danish Government Loan to the Socialist Republic of the Union of Burma (hereinafter called "the Agreement"), of which they are considered an integral part with the same force and effect as if they were fully set forth therein.

Article I. CANCELLATION AND SUSPENSION

Section 1. The Borrower may, by notice to the Lender, cancel any amount of the Loan which the Borrower shall not have withdrawn.

Section 2. In the event of default by the Borrower in the fulfilment of any commitment or arrangement under the Agreement the Lender may suspend, in whole or in part, the right of the Borrower to make withdrawals from the Loan Account.

If the default which entitled the Lender to suspend the Borrower's right to draw against the Loan Account persists beyond a period of sixty days after the Lender's notice to the Borrower of the suspension, the Lender may at any time claim immediate repayment of all withdrawals made from the Loan Account, notwithstanding anything in the Agreement to the contrary, unless the basis on which the suspension was made has ceased to exist.

Section 3. Notwithstanding any cancellation or suspension all the provisions of the Agreement shall continue in full force and effect except as is specifically provided in this Article.

Article II. SETTLEMENT OF DISPUTES

Section 1. Any dispute between the Parties arising out of the interpretation or administration of the present Agreement, which has not been settled within six months through diplomatic channels, shall, at the request of either Party, be submitted to a tribunal of arbitration consisting of three members. The chairman of the tribunal shall be a citizen of a third country and shall be appointed by common consent of the Parties. Should the Parties fail to agree on the appointment of the chairman of the tribunal, either Party may request the President of the International Court of Justice to make the appointment. Each Party appoints its own arbitrator; if a Party abstains from appointing an arbitrator, the latter may be appointed by the chairman of the tribunal.

Section 2. Each Party will observe and carry out awards given by the tribunal.

ANNEX II

- (i) The Loan shall be used for the implementation of the following project:
- (a) Procurement of one fishery inspection vessel.
- (ii) Any proposal on the part of the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma implying substantial changes in the plans laid down for the implementation of the project described above, and any proposals on the part of the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma for the substitution of new projects for the above-mentioned Project, shall be subject to the approval of the Government of Denmark.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Rangoon, August 18, 1980

Sir,

With reference to the Agreement of today's date between the Government of Denmark and the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma I have the honour to propose that the following provisions shall govern the implementation of Article VI of the Agreement.

Payment out of the Loan Account shall be effected in the following manner:

(1) The Danish exporter or consultant and the Burmese importer or prospective investor shall negotiate a contract, subject to the final approval of the Burmese and the Danish authorities. No contract below 200,000 Danish Kroner, except for utilization of any final balance below that amount, shall be eligible for financing under the Agreement.

(2) The Government of the Socialist Republic of the Union of Burma will make available to the Danish Ministry of Foreign Affairs copies of the contracts concluded under this Agreement. The latter will ascertain, *inter alia*, that

(a) The commodities or services contracted for fall within the framework of the Agreement;

(b) The capital equipment involved has been manufactured in Denmark, or the services to be rendered will be performed by persons carrying on business in Denmark, and inform the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma of its findings.

(3) When the contracts have been approved, the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma may draw on the Loan Account to effect payment of the consignment referred to in the contract. Payments out of this account to Danish exporters or consultants shall be subject to presentation of the necessary documents when Danmarks Nationalbank has ascertained that the conditions for effecting such payments have otherwise been complied with.

If the foregoing provisions are acceptable to the Government of the Socialist Republic of the Union of Burma, I have the honour to suggest that this letter and Your reply to it constitute an agreement between our two Governments on this matter.

Please accept, Sir, the assurance of my highest consideration.

For the Government of Denmark:

PALLE MARKER
Chargé d'Affaires a. i.
Royal Danish Embassy

H.E. Dr. Maung Shein
Deputy Minister
Ministry of Planning and Finance

II

Rangoon, August 18, 1980

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date which reads as follows:

[See letter I]

I have the honour to inform you that my Government is in agreement with the foregoing.

Please accept, Sir, the assurance of my highest consideration.

For the Government of the Socialist Republic
of the Union of Burma:

DR. MAUNG SHEIN
Deputy Minister
Ministry of Planning and Finance

Mr. Palle Marker
Chargé d'Affaires a.i.
Royal Danish Embassy

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DE
L'UNION BIRMANE RELATIF À UN PRÊT DU GOUVERNE-
MENT DANOIS À LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DE L'UNION
BIRMANE

Le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane, désireux de renforcer la coopération traditionnelle et les relations cordiales entre leurs pays, sont convenus qu'à titre de contribution au développement économique de la République socialiste de l'Union birmane le Gouvernement du Danemark consentira un prêt au Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane conformément aux dispositions ci-après du présent Accord et de ses annexes, qui sont considérées comme en faisant partie intégrante.

Article premier. LE PRÊT

Le Gouvernement du Danemark (ci-après dénommé «le Prêteur») consentira au Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane (ci-après dénommé «l'Emprunteur») un prêt de 35 (trente-cinq) millions de couronnes danoises aux fins décrites à l'article VI du présent Accord.

Article II. COMPTE DU PRÊT

Paragraphe 1. Un compte intitulé, «Compte du Prêt n° 3 au Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane» (ci-après dénommé «le Compte du Prêt») sera, à la demande de l'Emprunteur, ouvert à la Danmarks Nationalbank (agissant en qualité d'agent du Prêteur) en faveur de la People's Pearl and Fishery Corporation de Rangoon (agissant en qualité d'agent de l'Emprunteur).

Le Prêteur veillera à ce que le Compte du Prêt soit toujours approvisionné en fonds suffisants pour permettre à l'Emprunteur de procéder ponctuellement au paiement des biens d'équipement et des services achetés sans dépasser le montant du Prêt.

Paragraphe 2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'Emprunteur (ou la People's Pearl and Fishery Corporation de Rangoon) sera autorisé à retirer du Compte du Prêt les somme nécessaires au paiement des biens d'équipement ou des services fournis au titre du Prêt.

Article III. TAUX D'INTÉRÊT

Le Prêt ne portera pas intérêt.

Article IV. REMBOURSEMENT

Paragraphe 1. L'Emprunteur remboursera le Prêt en 50 versements semestriels de 700 000 couronnes danoises chacun s'échelonnant du 1^{er} octobre 1990 au 1^{er} avril 2015.

Paragraphe 2. Si le Prêt n'est pas entièrement utilisé conformément aux dispositions du paragraphe 9 de l'article VI, un calendrier révisé des remboursements sera établi d'un commun accord.

¹ Entré en vigueur le 18 août 1980 par la signature, conformément au paragraphe 1 de l'article X.

Article V. LIEU DE PAIEMENT

Le Prêt sera remboursé par l'Emprunteur en couronnes danoises à la Danmarks Nationalbank, qui le portera au crédit du compte courant du Ministère danois des affaires étrangères auprès de la Danmarks Nationalbank.

Article VI. UTILISATION DU PRÊT

Paragraphe 1. L'Emprunteur utilisera le Prêt pour financer l'importation du Danemark (y compris les frais de transport du Danemark jusqu'en République socialiste de l'Union birmane) de biens d'équipement danois devant être utilisés pour les projets mentionnés à l'annexe II.

Paragraphe 2. Le Prêt pourra également être utilisé pour payer les services danois requis pour l'exécution des projets mentionnés à l'annexe II, notamment pour des études de préinvestissement, la préparation de projets, des services de consultants pendant la réalisation des projets, le montage ou la construction d'installations ou de bâtiments et l'assistance technique et administrative requise lors de la mise en route d'entreprises créées à l'aide du Prêt.

Paragraphe 3. Une fraction du Prêt, n'en excédant pas 25 p. 100, pourra être tirée pour couvrir les dépenses locales et les achats d'équipements non danois en relation avec des projets pour lesquels auront été conclus des contrats de fourniture d'équipements ou de services danois approuvés par le Prêteur aux fins de financement au titre du présent Accord. Le montant total des tirages destinés à couvrir ces dépenses ne pourra en aucun cas dépasser 33 1/3 p. 100 du montant total des contrats de fourniture d'équipements et services danois que le Prêteur aura approuvés aux fins de financement en vertu du présent Accord.

Paragraphe 4. Tous les contrats dont l'exécution doit être financée au titre du Prêt devront être soumis à l'approbation de l'Emprunteur et du Prêteur.

Paragraphe 5. Le fait que le Prêteur approuve un contrat dont l'exécution est destinée à être financée au titre du Prêt n'impliquera pas qu'il est en quoi que ce soit responsable de la bonne exécution d'un tel contrat.

Le Prêteur dégage d'autre part sa responsabilité en ce qui concerne le bon emploi des biens et des services financés au titre du Prêt et la bonne exécution des projets, etc., pour lesquels ces biens et ces services auront été fournis.

Paragraphe 6. Les contrats à exécuter au titre au Prêt ne contiendront aucune clause prévoyant l'octroi de facilités de crédit particulières par la Partie danoise au contrat.

Paragraphe 7. Le produit du Prêt ne pourra être utilisé que pour payer des biens d'équipement et des services fournis en vertu de contrats conclus après l'entrée en vigueur de l'Accord, sauf décision contraire de l'Emprunteur et du Prêteur.

Paragraphe 8. Le produit du Prêt ne devra pas être utilisé pour payer à l'Emprunteur des droits à l'importation, des impôts ou taxes, des redevances nationales ou autres redevances publiques telles que des surtaxes à l'importation, des droits destinés à compenser des impôts locaux indirects, des redevances ou des sommes à verser à titre de dépôt lors de la délivrance de licences de paiement ou de licences d'importation.

Paragraphe 9. L'Emprunteur pourra effectuer des tirages sur le compte du Prêt pour exécuter des contrats approuvés par les Parties pendant une période de trois ans au plus après l'entrée en vigueur du présent Accord ou jusqu'à toute autre date convenue entre le Prêteur et l'Emprunteur.

Article VII. NON-DISCRIMINATION

Paragraphe 1. Pour le remboursement du Prêt, l'Emprunteur s'engage à accorder au Prêteur un traitement non moins favorable qu'à ses autres créanciers étrangers.

Paragraphe 2. Le transport des biens d'équipement visés par le présent Accord s'effectuera conformément au principe de la libre participation des navires au commerce international dans des conditions de concurrence libre et loyale.

Article VIII. DISPOSITIONS DIVERSES

Paragraphe 1. Avant d'effectuer le premier tirage sur le Compte du Prêt mentionné à l'article II, l'Emprunteur fournira au Prêteur la preuve que toutes les conditions d'ordre constitutionnel ou autres conditions légales en vigueur dans le pays de l'Emprunteur sont remplies, de sorte que le présent Accord de Prêt lie effectivement l'Emprunteur.

Paragraphe 2. L'Emprunteur indiquera au Prêteur les noms des personnes qui sont autorisées à agir en son nom et lui remettra des spécimens certifiés de la signature de chacune d'entre elles.

Paragraphe 3. Dans le cas de contrats devant être financés dans le cadre du Prêt par appel à la concurrence, l'Emprunteur fera parvenir au Prêteur, qui la transmettra aux soumissionnaires éventuels, toute la documentation pertinente.

Paragraphe 4. Toute notification, demande ou convention entrant dans le cadre du présent Accord se fera par écrit.

Article IX. ENGAGEMENTS PARTICULIERS

Le remboursement du Prêt ne sera soumis à aucune déduction à raison d'impôts ou de taxes quels qu'ils soient ni à aucune restriction prescrite dans le droit de l'Emprunteur. Le présent Accord sera franc de tout impôt présent ou futur institué en vertu du droit actuel ou futur de l'Emprunteur en relation avec son établissement, son enregistrement, son entrée en vigueur, etc.

Article X. DURÉE DE L'ACCORD

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

Paragraphe 2. Le présent Accord prendra fin dès que le Prêt aura été remboursé.

Article XI. ADRESSES DIVERSES

Les adresses ci-après sont spécifiées aux fins du présent Accord :

Pour l'Emprunteur :

Ministère de la planification et des finances
Gouvernement de la République socialiste
de l'Union birmane
Rangoon

Adresse télégraphique :
Finance Rangoon

Pour le Prêteur (questions relatives aux décaissements) :

Ministère des affaires étrangères
Organisme danois pour le développement international
Copenhague

Adresse télégraphique :
Etrangères Copenhague

Pour le Prêteur (pour la transmission des documents
relatifs aux appels d'offres) :

Ministère des affaires étrangères
Département du commerce
Copenhague

Adresse télégraphique :
Etrangères Copenhague

Pour le Prêteur (questions relatives au remboursement) :

Ministère des affaires étrangères
Organisme danois pour le développement international
Copenhague

Adresse télégraphique :
Etrangères Copenhague

EN FOI DE QUOI, les Parties, agissant par leurs représentants à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord en deux exemplaires, en langue anglaise, à Rangoon le 18 août 1980.

Pour le Gouvernement du Danemark :
Le Chargé d'affaires par intérim,
Ambassade du Royaume du Danemark,

PALLE MARKER

Pour le Gouvernement de la République socialiste
de l'Union birmane :

Le Vice-Ministre, Ministère de la planification
et des finances,

MAUNG SHEIN

ANNEXE I

Les droits et obligations découlant de l'Accord entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane relatif à l'octroi d'un Prêt par le Gouvernement du Danemark à la République socialiste de l'Union birmane (ci-après dénommé «l'Accord») sont régis par les dispositions suivantes, qui sont considérées comme faisant partie intégrante dudit Accord et ont la même force et les mêmes effets que si elles y étaient expressément énoncées.

Article premier. ANNULATION ET SUSPENSION

Paragraphe 1. L'Emprunteur pourra, par voie de notification au Prêteur, annuler toute partie du Prêt qu'il n'aura pas tirée.

Paragraphe 2. En cas de retard de la part de l'Emprunteur dans l'exécution d'un engagement ou d'un arrangement découlant de l'Accord, le Prêteur pourra suspendre en tout ou partie le droit de l'Emprunteur d'effectuer des tirages sur le Compte du Prêt.

Si le retard qui a autorisé le Prêteur à suspendre le droit de l'Emprunteur à effectuer des tirages sur le Compte du Prêt se prolonge au-delà de la période de 60 jours après que le Prêteur aura notifié à l'Emprunteur la suspension, le Prêteur pourra à tout moment demander le remboursement immédiat de toutes les sommes retirées du Compte du Prêt, nonobstant toute disposition contraire de l'Accord, à moins que les raisons qui ont motivé la suspension n'aient cessé d'exister.

Paragraphe 3. Nonobstant toute annulation ou suspension, toutes les dispositions de l'Accord resteront en vigueur et continueront d'avoir effet sauf pour ce qui est expressément prévu dans le présent article.

Article II. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Paragraphe 1. Tout différend entre les Parties découlant de l'interprétation ou de l'application du présent Accord qui n'aura pas été réglé dans les six mois par la voie diplomatique sera, à la demande de l'une quelconque des Parties, porté devant un tribunal d'arbitrage de trois membres. Le président du tribunal sera citoyen d'un pays tiers et sera nommé d'un commun accord par les Parties. Au cas où les Parties ne pourraient s'accorder sur la nomination du président du tribunal, l'une ou l'autre d'entre elles pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice d'y procéder. Chaque Partie désigne son propre arbitre; si une Partie s'abstient de le faire, cet arbitre pourra être nommé par le président du tribunal.

Paragraphe 2. Chacune des Parties respectera et exécutera les décisions rendues par le tribunal.

ANNEXE II

- i) Le Prêt sera utilisé pour exécuter le projet suivant :
- a) Acquisition d'un navire pour l'inspection des pêcheries.
- ii) Toute proposition émanant du Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane, visant à changer de manière substantielle les plans élaborés pour l'exécution des projets décrits ci-dessus, et toutes propositions émanant du Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane prévoyant de substituer de nouveaux projets à l'un quelconque des projets susmentionnés, devront être soumises à l'approbation du Gouvernement danois.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Rangoon, le 18 août 1980

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'Accord en date de ce jour entre le Gouvernement du Danemark et le Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane et de proposer que l'application de l'article VI de l'Accord soit régie par les dispositions ci-après.

Les tirages sur le Compte du Prêt s'effectueront de la manière suivante :

- 1) L'exportateur ou consultant danois et l'importateur ou le futur investisseur birman négocieront un contrat, soumis à l'approbation finale des autorités birmanes et danoises. Aucun contrat d'un montant inférieur à 200 000 couronnes danoises ne pourra être financé dans le cadre de l'Accord, sauf s'il s'agit d'utiliser un solde résiduel inférieur à ce montant.

2) Le Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane mettra à la disposition du Ministère des affaires étrangères du Danemark des copies des contrats conclus en vertu du présent Accord. Le Ministère vérifiera, entre autres choses,

- a) Que les marchandises ou services visés entrent dans le champ d'application de l'Accord;
- b) Que les biens d'équipement à fournir ont été fabriqués au Danemark ou que les services à rendre seront exécutés par des personnes ayant des activités commerciales ou industrielles au Danemark; et

il informera le Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane des conclusions de son enquête.

3) Lorsque les contrats auront été approuvés, le Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane pourra effectuer des tirages sur le Compte du Prêt pour procéder au paiement des articles visés par le contrat. Les paiements effectués sur ce compte aux exportateurs ou aux consultants danois seront assujettis à la présentation des documents nécessaires lorsque la Danmarks Nationalbank aura vérifié que les conditions requises pour effectuer ces paiements ont été remplies par ailleurs.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de la République socialiste de l'Union birmane, je propose que la présente lettre et votre réponse dans ce sens constituent un accord entre nos deux Gouvernements en la matière.

Veillez agréer, etc.

Pour le Gouvernement du Danemark :

Le Chargé d'affaires par intérim,

PALLE MARKER

Son Excellence Monsieur Maung Shein
Vice-Ministre
Ministère de la planification et des finances

II

Rangoon, le 18 août 1980

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée de ce jour, dont le texte est le suivant :

[Voir lettre I]

J'ai le plaisir de vous informer que les propositions ci-dessus rencontrent l'agrément de mon gouvernement.

Veillez agréer, etc.

Pour le Gouvernement de la République socialiste
de l'Union birmane :

Le Vice-Ministre, Ministère de la planification
et des finances,

MAUNG SHEIN

Monsieur Palle Marker
Chargé d'affaires par intérim
Ambassade du Royaume du Danemark

No. 19957

**DENMARK
and
SENEGAL**

**Loan Agreement concerning a loan by the Kingdom of
Denmark to the Republic of Senegal (with annexes
and exchange of letters). Signed at Copenhagen on
21 August 1980**

Authentic text: French.

Registered by Denmark on 19 June 1981.

**DANEMARK
et
SÉNÉGAL**

**Accord de prêt relatif à un prêt du Royaume de Danemark à
la République du Sénégal (avec annexes et échange de
lettres). Signé à Copenhague le 21 août 1980**

Texte authentique : français.

Enregistré par le Danemark le 19 juin 1981.

ACCORD DE PRÊT¹ ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU ROYAUME DE DANEMARK ET DE LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL RELATIF À UN PRÊT DU ROYAUME DE DANEMARK À LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL

Le Gouvernement du Royaume de Danemark et le Gouvernement de la République du Sénégal, désireux de renforcer la coopération traditionnelle et les relations cordiales existant entre leurs pays, sont convenus que, dans le cadre du développement économique du Sénégal, un prêt du Gouvernement danois sera accordé au Sénégal conformément aux dispositions suivantes du présent accord et de ses annexes qui en font partie intégrante :

Article I^{er}. PRÊT

Le Gouvernement du Danemark (désigné ci-après sous le nom de prêteur) consent en faveur du Gouvernement du Sénégal (désigné ci-après sous le nom d'emprunteur) un prêt de 55 (cinquante-cinq) millions de couronnes danoises en vue de réaliser les fins mentionnées à l'art. VI ci-dessous.

Article II. COMPTE DE PRÊT

1) Un compte dit : «Compte de prêt n° 4 du Gouvernement sénégalais» (désigné ci-après sous le nom de «compte de prêt») sera ouvert à la Danmarks Nationalbank (qui agira au nom du prêteur) en faveur du Ministère de l'Economie et des Finances (qui agira au nom de l'emprunteur). Le prêteur fera en sorte qu'il y ait toujours au compte de prêt des moyens disponibles suffisants pour que l'emprunteur puisse effectuer ponctuellement le paiement des biens d'équipement et des prestations de services [qui] s'effectueront dans le cadre du prêt.

2) L'emprunteur (ou le Ministère de l'Economie et des Finances) sera autorisé conformément aux dispositions de l'accord à retirer du compte de prêt les sommes nécessaires au paiement des biens d'équipement ou des prestations de services qui sont fournis dans le cadre du prêt.

Article III. TAUX DES INTÉRÊTS

Le prêt est accordé sans intérêts.

Article IV. REMBOURSEMENTS

1) L'emprunteur s'engage à rembourser le prêt en effectuant 35 versements semestriels, chacun d'un montant de 1 550 000 couronnes danoises, le premier versement le 1^{er} octobre 1987 et le dernier versement de 1^{er} octobre 2004, et le solde final de 750 000 couronnes danoises le 1^{er} avril 2005.

2) Si, conformément aux dispositions de l'art. VI, alinéa 8, le prêt n'a pas été entièrement utilisé, le montant des versements semestriels sera fixé de nouveau d'un commun accord entre l'emprunteur et le prêteur.

¹ Entré en vigueur le 21 août 1980 par la signature, conformément au paragraphe 1 de l'article X.

Article V. LIEU DE PAIEMENT

L'emprunteur s'engage à rembourser le prêt à la Danmarks Nationalbank en couronnes danoises convertibles en créditant le compte courant du Ministère danois des Affaires Etrangères à la Danmarks Nationalbank.

Article VI. UTILISATION DU PRÊT PAR LE GOUVERNEMENT DU SÉNÉGAL

1) L'emprunteur utilisera le prêt pour payer les importations en provenance du Danemark des biens d'équipement (y compris les frais de transport du Danemark au Sénégal) destinés aux projets mentionnés dans l'Annexe II du présent accord.

2) En outre, le prêt servira au paiement des prestations de services danoises nécessaires à la réalisation des projets mentionnés dans l'Annexe II, y compris surtout études préalables se rapportant aux investissements, établissement de plans, experts s'occupant de la réalisation des projets, du montage ou de la construction d'installations ou de bâtiments, assistance technique et administrative pendant la période de la mise en œuvre des entreprises établies à l'aide du prêt.

3) Tous les contrats financés au moyen du prêt sont à approuver par l'emprunteur et le prêteur.

4) En approuvant un contrat entrant dans le cadre du prêt le prêteur n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution régulière ou à la mise en œuvre dudit contrat.

Le prêteur n'est pas non plus responsable de l'utilisation rémunératrice des biens livrés et des prestations de services financés par le prêt, ni de la bonne utilisation des plans, etc., dont lesdits biens et prestations de services font partie.

5) Un contrat passé dans le cadre du prêt ne doit pas contenir des dispositions selon lesquelles l'exportateur danois accorde des crédits spéciaux.

6) Le prêt ne peut être utilisé que pour payer les biens d'équipement et les prestations de services dont un contrat est signé après la mise en vigueur de l'accord, à moins que l'emprunteur et le prêteur ne soient convenus différemment.

7) Le prêt ne pourra servir de paiement de douane, d'impôts ou d'autres droits gouvernementaux ou publics sous quelque forme que ce soit, par exemple surtaxes à l'importation, droits de compensation pour les taxes nationales sur le chiffre d'affaires, droits ou dépôts se rapportant à l'émission des permis de paiement ou d'importation au pays emprunteur.

8) L'emprunteur pourra effectuer des retraits du compte à la Danmarks Nationalbank mentionné à l'art. II afin d'exécuter les contrats approuvés par le prêteur et l'emprunteur pour une période allant jusqu'à trois ans à compter de la date marquant l'entrée en vigueur de l'accord ou d'une autre date fixée d'un commun accord entre le prêteur et l'emprunteur.

Article VII. NON-DISCRIMINATION

1) En ce qui concerne le remboursement du prêt l'emprunteur s'engage à ne pas donner au prêteur un traitement moins favorable que celui accordé à d'autres créanciers étrangers.

2) Tous les débarquements de biens d'équipement relatifs à cet accord doivent s'effectuer conformément au principe selon lequel tout navire a droit à participer au commerce international sous le régime de la concurrence libre et égale.

Article VIII. DISPOSITIONS DIVERSES

1) Avant de procéder au premier retrait du compte mentionné à l'art. II, l'emprunteur doit prouver au prêteur que toutes les clauses constitutionnelles ou autres

dispositions législatives du pays d'origine de l'emprunteur sont respectées de sorte que le présent accord a force légale d'obliger l'emprunteur.

2) L'emprunteur doit indiquer au prêteur les personnes autorisées à agir en son nom en fournissant des spécimens certifiés de la signature de chacune de ces personnes.

3) En cas de lancement d'un appel d'offres pour les contrats à financer en vertu du prêt, l'emprunteur doit adresser au prêteur le dossier complet de l'appel d'offres en vue de la remise de cette documentation aux soumissionnaires virtuels.

4) Tout avis, toute demande ou toute disposition conformément à cet accord doivent être formulés par écrit.

Article IX. DISPOSITIONS SPÉCIALES

Le remboursement du prêt s'effectuera sans déduction et en franchise de tous les impôts et droits et de toutes les restrictions prévues par la législation du pays de l'emprunteur. L'accord sera exempté de tous les droits en raison de la législation actuelle ou future du pays de l'emprunteur que ce soit en rapport avec l'établissement, la conclusion, l'enregistrement ou la mise en vigueur de l'accord, ou autrement.

Article X. DURÉE DE L'ACCORD

1) Cet accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

2) L'accord expirera immédiatement, dès que le remboursement total du principal aura été effectué.

Article XI. ADRESSES

Les adresses suivantes sont indiquées en ce qui concerne le présent accord :

L'emprunteur :

Le Ministère de l'Economie et des Finances
Dakar

Adresse télégraphique :
Minifinance Sénégal

Le prêteur : en ce qui concerne les versements et le remboursement des versements semestriels :

Ministère des Affaires Etrangères
Division de la Coopération Internationale
pour le Développement
Asiatisk Plads 2,
1448 Copenhague.

Adresse télégraphique :
Etrangères Copenhague

Le prêteur : en ce qui concerne l'envoi des dossiers d'appel d'offres :

Ministère des Affaires Etrangères
Division des Relations Commerciales
Asiatisk Plads 2
1448 Copenhague
Adresse télégraphique :
Etrangères Copenhague

EN FOI DE QUOI les représentants dûment autorisés par le prêteur et l'emprunteur ont signé le présent accord en deux exemplaires en langue française à Copenhague, le 21 août 1980.

Pour le Gouvernement du Royaume de Danemark :
MOGENS ISAKSEN

Pour le Gouvernement de la République du Sénégal :
CHEIKH LEYE

ANNEXE I

Les dispositions suivantes s'appliquent aux droits et aux obligations résultant de l'accord conclu entre les Gouvernements du Royaume de Danemark et de la République du Sénégal relatif à un prêt de l'Etat danois au Sénégal (désigné ci-après sous le nom de l'accord). Elles sont considérées comme partie intégrante de l'accord ayant la même validité et le même effet que si elles y figuraient.

Article I^{er}. ANNULATION ET SUSPENSION

- 1) L'emprunteur peut, en donnant notification au prêteur, annuler tout montant du prêt qu'il n'aurait pas retiré.
- 2) En cas de non-observation de la part de l'emprunteur de toute obligation ou décision convenue dans le cadre de l'accord, le prêteur a le droit de suspendre totalement ou partiellement le droit de l'emprunteur de tirer sur le compte de prêt. Si la circonstance qui a autorisé le prêteur à suspendre le droit de l'emprunteur de tirer continue à exister au-delà d'une période de 60 jours après notification du prêteur à l'emprunteur concernant la suspension, le prêteur peut à tout moment exiger le remboursement immédiat de la tranche retirée du prêt nonobstant des dispositions contraires éventuelles de l'accord, à moins que la cause de suspension ne soit éliminée.
- 3) Toutes les dispositions du présent accord gardent leur validité et effet nonobstant toute annulation ou suspension excepté ce qui est expressément stipulé par cet article.

Article II. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

- 1) Tout différend qui surgirait entre le prêteur et l'emprunteur au sujet de l'interprétation ou de l'exécution du présent accord, et qui n'a pu être réglé par voie diplomatique dans les six mois, doit à la requête d'une des parties être soumis à un tribunal arbitral composé de trois membres. Le président du tribunal doit être ressortissant d'un pays tiers et sera élu d'un commun accord par le prêteur et l'emprunteur. Si les parties ne peuvent tomber d'accord pour élire le président du tribunal, chacune d'elles peut demander au président de la Cour internationale de Justice de procéder à la nomination. Chacune des parties désigne son propre arbitre; si l'une ou l'autre partie s'abstient de désigner son arbitre, celui-ci peut être nommé par le président du tribunal arbitral.
- 2) Chacune des parties contractantes observera et exécutera les sentences prononcées par le tribunal arbitral.

ANNEXE II

I. Le prêt sera utilisé pour la réalisation des projets suivants :

- a) Construction d'une centrale électrique diesel à Ziguinchor
- b) Construction dans deux villages des centrales électriques autonomes de moindre puissance
- c) Réalisation de lignes de transport d'énergie électrique
- d) Pièces de rechange destinées aux matériels fournis au titre de précédents prêts publics
- e) Etude détaillée du projet d'électrification et surveillance des travaux.

II. Toute proposition de la part du Gouvernement de la République du Sénégal impliquant des changements substantiels des plants fixés pour la réalisation des projets mentionnés ci-dessus, et toute proposition de la part du Gouvernement de la République du Sénégal portant sur la substitution d'un ou de plusieurs de ces projets par des projets nouveaux, présuppose l'approbation du Gouvernement du Royaume de Danemark.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Copenhague, le 21 août 1980

Monsieur l'Ambassadeur,

Me référant à l'accord de ce jour entre les Gouvernements du Royaume de Danemark et de la République du Sénégal relatif à un prêt de développement (dénommé ci-après «l'accord»), j'ai l'honneur de vous proposer que les règles suivantes s'appliquent à la réalisation de l'art. VI de l'accord.

Les paiements effectués en tirant sur le compte de prêt seront faits de la manière suivante :

1) L'exportateur ou l'expert danois et l'importateur sénégalais ou la partie sénégalaise qui investit éventuellement concluent un contrat qui doit en dernier lieu être approuvé par les autorités sénégalaises et danoises. Aucun contrat inférieur à la somme de 200 000 couronnes danoises ne peut être financé en vertu de l'accord excepté s'il s'agit d'utiliser un solde final inférieur à l'importance dudit montant.

2) Le Gouvernement du Sénégal soumettra au Ministère des Affaires Etrangères danois les copies des contrats établis en vertu de l'accord. Le Ministère des Affaires Etrangères vérifiera entre autres :

- a. Si les produits ou les services faisant l'objet du contrat entrent dans le cadre d'accord, et
- b. Si les biens d'équipement dont il est question sont fabriqués au Danemark, ou si les prestations de services à rendre seront effectuées par des personnes exerçant une activité professionnelle au Danemark,

et notifiera sa décision au Gouvernement de la République du Sénégal.

3) Lorsque les contrats seront approuvés, le Gouvernement de la République du Sénégal pourra tirer sur le compte de prêt ouvert à la Danmarks Nationalbank afin d'effectuer le paiement du lot de marchandises ou des services mentionnés dans le contrat. Les versements de ce compte destinés à payer les exportateurs ou les experts danois dépendent de la production des documents nécessaires, après que la Danmarks Nationalbank s'est assurée que toutes les conditions requises pour effectuer lesdits paiements sont remplies.

Si le Gouvernement de la République du Sénégal peut accepter les dispositions ci-dessus, j'ai l'honneur de proposer que cette lettre ainsi que votre réponse constituent un accord entre nos deux Gouvernements.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma plus haute considération.

Pour le Gouvernement
du Royaume de Danemark :

MOGENS ISAKSEN

Son Excellence Monsieur Cheikh Leye
Ambassadeur de la République du Sénégal
Stockholm

II

Copenhague, le 21 août 1980

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date de ce jour conçue dans les termes suivants :

[*Voir lettre I*]

J'ai l'honneur de vous informer que mon Gouvernement est d'accord sur ce qui précède.

Veillez agréer, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma plus haute considération.

Pour le Gouvernement
de la République du Sénégal :

CHEIKH LEYE

Son Excellence Monsieur Mogens Isaksen
Ambassadeur
Directeur Général adjoint de la Danida
Ministère des Affaires Etrangères

[TRANSLATION — TRADUCTION]

**LOAN AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE
KINGDOM OF DENMARK AND THE REPUBLIC OF SENEGAL
CONCERNING A LOAN BY THE KINGDOM OF DENMARK TO
THE REPUBLIC OF SENEGAL**

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of Senegal, desiring to strengthen the traditional co-operation and cordial relations existing between their countries, have agreed that within the framework of the economic development of Senegal a Danish Government loan shall be extended to Senegal in accordance with the following provisions of this Agreement and of its annexes which constitute an integral part thereof:

Article I. THE LOAN

The Government of Denmark (hereinafter referred to as “the lender”) shall grant the Government of Senegal (hereinafter referred to as “the borrower”) a loan of fifty-five (55) million Danish kroner for the purposes described in article VI below.

Article II. LOAN ACCOUNT

(1) An account designated “Senegalese Government Loan Account No. 4” (hereinafter referred to as “the loan account”) shall be opened with the Danmarks Nationalbank (acting as agent for the lender) in favour of the Ministry of the Economy and Finance (acting as agent for the borrower). The lender shall ensure that sufficient funds are always available in the loan account to enable the borrower to effect punctual payment for capital goods and services provided within the framework of the loan.

(2) The borrower (or the Ministry of the Economy and Finance) shall be entitled, in accordance with the provisions of this Agreement, to withdraw from the loan account amounts needed for payment of capital goods or services provided within the framework of the loan.

Article III. RATE OF INTEREST

The loan shall be free of interest.

Article IV. REPAYMENTS

(1) The borrower undertakes to repay the loan in 35 half-yearly instalments each in the amount of 1,550,000 Danish kroner, the first instalment to be paid on 1 October 1987, the last instalment on 1 October 2004, and the final balance of 750,000 Danish kroner on 1 April 2005.

(2) If the loan is not fully utilized in accordance with the provisions of article VI, paragraph 8, a revised amount for the half-yearly instalments shall be established by mutual agreement between the borrower and the lender.

¹ Came into force on 21 August 1980 by signature, in accordance with article X (1).

Article V. PLACE OF PAYMENT

The borrower undertakes to repay the loan to the Danmarks Nationalbank in convertible Danish kroner, crediting the current account of the Danish Ministry of Foreign Affairs with the Danmarks Nationalbank.

Article VI. USE OF THE LOAN BY THE GOVERNMENT OF SENEGAL

(1) The borrower shall use the loan to finance imports from Denmark (inclusive of transport costs from Denmark to Senegal) of capital goods of Danish origin to be used for the projects mentioned in annex II to this Agreement.

(2) The loan may also be used to pay for Danish services required for the implementation of the projects mentioned in annex II, including, in particular, pre-investment studies, preparation of projects, provision of consultants dealing with the implementation of projects or the assembly or construction of plants or buildings, and technical and administrative assistance while undertakings established by means of the loan are being set up.

(3) All contracts to be financed under the loan shall be subject to approval by the borrower and the lender.

(4) The lender, in approving a contract within the framework of the loan, shall not assume any responsibility for the proper performance or fulfilment of such contract.

Nor shall the lender be responsible for the efficient use of goods and services financed by the loan or for the proper operation of the projects, etc., for which such goods and services were provided.

(5) A contract within the framework of the loan shall contain no provisions whereby the Danish exporter provides special credit facilities.

(6) The loan may be used only for payment of capital goods and services contracted for after the entry into force of this Agreement, unless the borrower and the lender have agreed otherwise.

(7) The loan may not be used for payment to the borrowing country of any customs duty, tax or other national or public charge such as import surcharges, duties to compensate for domestic excise taxes, or charges or deposits in connection with the issue of payments licences or import licences.

(8) The borrower may make withdrawals from the Danmarks Nationalbank account mentioned in article II to fulfil contracts approved by the lender and the borrower for a period of up to three years from the date of entry into force of the Agreement or such other date as may be set by mutual agreement between the lender or the borrower.

Article VII. NON-DISCRIMINATION

(1) With regard to the repayment of the loan, the borrower undertakes to give the lender no less favourable treatment than that accorded to other foreign creditors.

(2) All shipments of capital goods covered by this Agreement shall be in keeping with the principle of free circulation of all ships in international trade in free and fair competition.

Article VIII. MISCELLANEOUS PROVISIONS

(1) Prior to the first drawing against the account referred to in article II, the borrower shall satisfy the lender that all constitutional or other legal provisions in the

borrower's home country have been met, so that this Agreement will constitute an obligation legally binding on the borrower.

(2) The borrower shall inform the lender of any persons who are authorized to act on behalf of the Borrower and shall supply authenticated specimen signatures of each of these persons.

(3) In the case of competitive bidding for contracts to be financed under the loan, the borrower shall send the lender, for transmittal to potential bidders, all material relevant to the bidding.

(4) Any notices, requests or arrangements under this Agreement shall be made in writing.

Article IX. SPECIAL PROVISIONS

The loan shall be repaid without deduction for, and free from, any taxes and charges and free from all restrictions imposed under the laws of the borrower's country. The Agreement shall be free from any taxes imposed under the existing or future laws of the borrower's country whether in connection with the issue, execution, registration or entry into force of the Agreement, or otherwise.

Article X. DURATION OF THE AGREEMENT

(1) This Agreement shall enter into force on the date of its signature.

(2) The Agreement shall terminate immediately upon total repayment of the principal.

Article XI. ADDRESSES

The following addresses are specified for the purposes of this Agreement:

For the borrower:

The Ministry of the Economy and Finance
Dakar

Telegrams:

Minifinance Senegal

For the lender, with respect to disbursements and to payment of the half-yearly instalments:

The Ministry of Foreign Affairs
Department of International Co-operation Development
Asiatisk Plads 2
1448 Copenhagen

Telegrams:

Etrangères Copenhagen

For the lender, with respect to the transmittal of bidding materials:

The Ministry of Foreign Affairs
Department of Trade Relations
Asiatisk Plads 2
1448 Copenhagen

Telegrams:

Etrangères Copenhagen

IN WITNESS WHEREOF the duly authorized representatives of the lender and the borrower have signed this Agreement, in two copies in the French language, at Copenhagen on 21 August 1980.

For the Government of the Kingdom of Denmark:

MOGENS ISAKSEN

For the Government of the Republic of Senegal:

CHEIKH LEYE

ANNEX I

The following provisions shall govern the rights and obligations under the Agreement between the Governments of the Kingdom of Denmark and the Republic of Senegal concerning a Danish Government loan to Senegal (hereinafter referred to as "the Agreement"). They shall be considered an integral part of the Agreement with the same form and effect as if they were contained therein.

Article I. CANCELLATION AND SUSPENSION

(1) The borrower may, by giving notice to the lender, cancel any amount of the loan which the borrower has not withdrawn.

(2) In the event of default by the borrower in the fulfilment of any commitment or arrangement under the Agreement, the lender may suspend, in whole or in part, the right of the borrower to make withdrawals from the loan account. If the circumstances which entitled the lender to suspend the borrower's right to make withdrawals from the account persist beyond a period of 60 days after the lender has given notice to the borrower of the suspension, the lender may at any time demand immediate repayment of all withdrawals made from the loan account, notwithstanding any provisions to the contrary, in the Agreement unless the basis for the suspension has ceased to exist.

(3) Any cancellation or suspension notwithstanding, all the provisions of the Agreement shall remain in force and effect except as specifically provided in this article.

Article II. SETTLEMENT OF DISPUTES

(1) Any dispute between the lender and the borrower arising out of the interpretation or implementation of this Agreement and which cannot be settled within six months through the diplomatic channel shall, at the request of either Party, be submitted to an arbitral tribunal consisting of three members. The chairman of the tribunal shall be a national of a third country and shall be appointed by mutual agreement between the lender and the borrower. Should the Parties fail to agree on the appointment of the chairman of the tribunal, either Party may request the President of the International Court of Justice to make the appointment. Each Party shall appoint its own arbitrator; if either a party refrains from appointing an arbitrator, the latter may be appointed by the chairman of the tribunal.

(2) Each Contracting Party shall observe and carry out the decision rendered by the tribunal.

ANNEX II

I. The loan shall be used for the implementation of the following projects:

- (a) Construction of a diesel-run electric power station at Ziguinchor;
- (b) Construction, in two villages, of self-contained smaller capacity electric power stations;
- (c) Construction of power transmission lines;
- (d) Spare parts for equipment provided under earlier government loans;
- (e) Detailed study of the electrification project and overseeing of work.

II. Any proposal by the Government of the Republic of Senegal involving substantial changes in the plans for the implementation of the above-mentioned projects, and any proposal by the Government of the Republic of Senegal involving the replacement of one or more of these projects by new projects, shall require the approval of the Government of the Kingdom of Denmark.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Copenhagen, 21 August 1980

Sir,

With reference to the Agreement of today's date between the Governments of the Kingdom of Denmark and the Republic of Senegal concerning a development loan (hereinafter referred to as "the Agreement"), I have the honour to propose that the following provisions shall govern the implementation of article VI of the Agreement.

Payments made by drawing on the loan account shall be effected in the following manner:

(1) The Danish exporter or consultant and the Senegalese importer or the prospective Senegalese investor shall negotiate a contract, subject to the final approval of the Senegalese and Danish authorities. No contract below 200,000 kroner shall be eligible for financing under the Agreement except in the case of utilization of any final balance below that amount.

(2) The Government of Senegal shall make available to the Danish Ministry of Foreign Affairs copies of the contracts concluded under the Agreement. The Ministry of Foreign Affairs shall ascertain, *inter alia*, that:

- (a) The commodities or services covered by the contract fall within the framework of the Agreement;
- (b) The capital goods involved have been manufactured in Denmark, or the services to be rendered will be performed by persons carrying on business in Denmark; and shall notify the Government of the Republic of Senegal of its findings.

(3) When the contracts have been approved, the Government of the Republic of Senegal may draw on the loan account opened with Danmarks Nationalbank with a view to effecting payment of the consignment of goods or the services referred to in the contract. Disbursements from this account for payments to Danish exporters or consultants shall be subject to presentation of the necessary documents once the Danmarks Nationalbank has ascertained that all the conditions for making such disbursements have been fulfilled.

If the Government of the Republic of Senegal is able to accept the foregoing provisions, I have the honour to propose that this letter and your reply shall constitute an agreement between our two Governments.

Accept, Sir, etc.

For the Government
of the Kingdom of Denmark:

MOGENS ISAKSEN

His Excellency Mr. Cheikh Leye
Ambassador of the Republic of Senegal
Stockholm

II

Copenhagen, 21 August 1980

Sir,

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

[See letter I]

I have the honour to inform you that my Government is in agreement with the foregoing.

Accept, Sir, etc.

For the Government
of the Republic of Senegal:

CHEIKH LEYE

His Excellency Mr. Mogens Isaksen
Ambassador
Assistant Director General of Danida
The Ministry of Foreign Affairs

No. 19958

**DENMARK
and
ROMANIA**

**Agreement concerning a credit facility to finance the sale of
Danish goods to Romania. Signed at Copenhagen on
12 November 1980**

*Authentic texts: Danish, Romanian and English.
Registered by Denmark on 19 June 1981.*

**DANEMARK
et
ROUMANIE**

**Accord relatif à des mécanismes de crédit en vue de financer
la vente de produits danois à la Roumanie. Signé à
Copenhague le 12 novembre 1980**

*Textes authentiques : danois, roumain et anglais.
Enregistré par le Danemark le 19 juin 1981.*

[DANISH TEXT — TEXTE DANOIS]

AFTALE

Kongeriget Danmarks regering og Den socialistiske Republik Rumæniens regering

- som ønsker yderligere at udvikle og styrke deres økonomiske forbindelser,
 - som er opmærksomme på vigtigheden af gensidig vareudveksling mellem Kongeriget Danmark og Den socialistiske Republik Rumænien,
 - som forstår nødvendigheden af at skabe passende forhold ved køb i Danmark på grundlag af de bedst mulige kreditmuligheder,
- er nået frem til følgende forståelse:

Med henblik på finansiering af salget af danske varer til Rumænien vil Eksportkreditrådet (EKR) garantere for kreditlinieaftaler, som vil blive indgået mellem danske pengeinstitutter og Romanian Bank for Foreign Trade i henhold til nærværende aftales følgende artikler.

Artikel 1. KREDITORDNINGEN

EKR har erklæret sig villig til at udstede garantier til danske pengeinstitutter (banker og sparekasser) for lån, der ydes under kreditlinier (køberkredit) i henhold til låneaftaler som godkendes af EKR inden for et samlet beløb på 100 millioner kr. Aftalerne forudses indgået mellem danske pengeinstitutter som långivere og Romanian Bank for Foreign Trade som låntager.

Artikel 2. KREDITORDNINGENS FORMÅL

Kreditordningen skal tjene til finansiering af kontrakter indgået mellem danske eksportører og rumænske købere vedrørende leverancer af danske kapitalgoder og lignende og hermed forbundne danske tjenesteydelser exclusive skibe. Den andel af et kontraktbeløb, der udgøres af leverancer fra tredielande, forudsættes ikke at overstige 30 %. Når særlige omstændigheder nødvendiggør leverancer fra tredielande, således at den ovennævnte procent overstiger 30, samt i tilfælde, hvor der i kontraktbeløbet indgår lokale omkostninger, afgør EKR, hvorvidt og på hvilke betingelser sådanne leverancer kan henføres under nærværende kreditordning.

Artikel 3. KREDITORDNINGENS LØBETID

Finansiering under nærværende kreditordning forudsætter, at kontrakten mellem den danske eksportør og den rumænske køber bliver indgået inden for 36 måneder efter datoen for undertegnelsen af denne aftale, og at kontrakten stipulerer levering inden for 54 måneder efter datoen for undertegnelsen af denne aftale.

Løbetiden for nærværende kreditordning kan forlænges ved aftale mellem de undertegnede parter.

Artikel 4. GODKENDELSE AF ENKELTKONTRAKTER

Såfremt en kontrakt indebærer et lånebeløb på indtil 20 millioner kr., skal den pågældende kontrakt være i overensstemmelse med denne aftales bestemmelser.

Såfremt en kontrakt indebærer et lånebeløb på mere end 20 millioner kr., skal det endelige udkast til kontrakten mellem den danske eksportør og den rumænske importør forelægges det långivende danske pengeinstitut med henblik på godkendelse af EKR.

Artikel 5. FORUDBETALING — UDBETALING UNDER LÅNET

I forbindelse med den enkelte kontrakt skal der erlægges en forudbetaling på 15 % af kontraktværdien, hvoraf 5 % skal erlægges senest 30 dage efter kontraktunderskrift og de resterende 10 % ved afskibning.

De resterende 85 % af kontraktværdien udbetales under en a vista remburs til den danske eksportør i henhold til den låneaftale, der vil blive indgået mellem den danske långiver og Romanian Bank for Foreign Trade, og finansieres herunder.

Artikel 6. MINDSTE KONTRAKTBELØB

Under nærværende kreditordning kan finansieres kontrakter med en kontraktværdi på mindst 75.000 kr.

Artikel 7. LÅNETS TILBAGEBETALING

De i forbindelse med de enkelte kontrakter ydede lån tilbagebetales i lige store halvårslige afdrag, det første afdrag forfaldende 6 måneder efter kredittidens begyndelsestidspunkt.

Kredittidens begyndelsestidspunkt skal aftales mellem långiveren og låntageren under hensyn til:

- a) I tilfælde hvor det leverede anlæg eller udstyr under den pågældende kontrakt kan tages i anvendelse ved levering, den dato hvor 50 % af kontraktsværdien vil være leveret.
- b) I tilfælde hvor det leverede anlæg eller udstyr under den pågældende kontrakt først kan tages i anvendelse ved endelig levering, den dato, hvor endelig levering finder sted.
- c) I tilfælde hvor den danske eksportør er ansvarlig for installeringen af anlægget eller udstyret, førstkomende dato, det være sig datoen hvor commissioning finder sted, eller datoen 6 måneder efter endelig levering af anlægget eller udstyret.
- d) I tilfælde, som ikke omfattes af a), b) og c) ovenfor, datoen for udbetaling under det pågældende lån.

Renter af den til enhver tid værende restgæld skal betales halvårsvis bagud.

Lånet (lånene) vil kunne indfries efter overenskomst indgået herom mellem långiverne og Romanian Bank for Foreign Trade.

Artikel 8. KREDITTIDENS LÆNGDE

Kredittidens længde, der bl.a. er bestemt af kontraktbeløbets størrelse, vil være:

2 år for kontrakter med et ordreløb på indtil 300.000 kr.

3 år for kontrakter med et ordreløb på mellem 300.000 kr. og 600.000 kr.

4 år for kontrakter med et ordreløb på mellem 600.000 kr. og 1.200.000 kr.

5 år for kontrakter med et ordreløb på over 1.200.000 kr.

Store enkeltkontrakter som forudsætter en kredittid på mere end 5 år, men ikke mere end 8½ år vil kunne finansieres under nærværende aftale. Kredittiden vil blive aftalt individuelt, afhængig af projektets art og kontraktbeløbet.

Artikel 9. RENTE OG FINANSIERING

Såfremt finansieringen sker i anden valuta end danske kroner, vil renten blive fastsat efter nærmere aftale mellem långiveren og Romanian Bank for Foreign Trade.

Sker finansieringen i danske kroner, vil renten for den del af kreditbeløbet, der forfalder inden for

de første 18 måneder efter kredittidens begyndelsestidspunkt ved kreditter med en løbetid på 2 år,

de første 12 måneder efter kredittidens begyndelsestidspunkt ved kreditter med en løbetid på 3 og 4 år og

de første 6 måneder efter kredittidens begyndelsestidspunkt ved kreditter med en løbetid på 5 år og derover, blive fastsat efter nærmere aftale mellem långiveren og Romanian Bank for Foreign Trade.

For den del af kreditbeløbet, der forfalder efter de ovenfor nævnte perioder på henholdsvis 18, 12 og 6 måneder efter kredittidens begyndelsestidspunkt, beregnes der en fast rente i overensstemmelse med arrangementet vedrørende retningslinier for offentligt støttede eksportkreditter («consensus»): For tiden 8 % p.a. for kreditter med en løbetid på 2-5 år og 8½ % p.a. for kreditter med en løbetid på over 5 år.

I tilfælde af at den i «consensus» fastsatte rente ændres, skal den ændrede rente gælde for kontrakter indgået efter datoen for en sådan ændring.

I tilfælde af at den i «consensus» fastsatte rente forhøjes, skal den for tiden gældende rente (henholdsvis 8 % p.a. og 8½ % p.a.) imidlertid gælde for kontrakter, som indgås inden for 12 måneder efter datoen for undertegnelsen af nærværende aftale forudsat, at disse kontrakter stipulerer levering inden for 24 måneder efter datoen for undertegnelsen af aftalen.

I tilfælde af at det danske eksportfinansieringssystem ændres, skal de ændrede betingelser — såfremt de godkendes af låntager — gælde for alle kontrakter der indgås på eller efter ikrafttrædelsesdatoen for en sådan ændring.

Artikel 10. ORDNINGENS UDNYTTELSE — STANDARDLÅNEKONTRAKT

Repræsentanter for de danske pengeinstitutforeninger og EKR optager snarest forhandling med Romanian Bank for Foreign Trade om udnyttelsen af nærværende kreditordning og om den standardlånekontrakt, der forudses anvendt i forbindelse med kreditter etableret mellem de enkelte danske pengeinstitutter og Romanian Bank for Foreign Trade under kreditordningen.

Artikel 11

Nærværende aftale træder i kraft på datoen for undertegnelsen.

UDFÆRDIGET i to eksemplarer på dansk, rumænsk og engelsk, hver i to originale eksemplarer idet alle har lige gyldighed. I tilfælde af uoverensstemmelser i fortolkningen af aftalen er referenceteksten den engelske tekst.

UNDERTEGNET i København, den 12. november 1980.

ERLING JENSEN

For Kongeriget Danmarks Regering

GHEORGHE OPREA

For Den Socialistiske Republik Rumæniens Regering

[ROMANIAN TEXT — TEXTE ROUMAIN]

ACORD

Guvernul Regatului Danemarcei și Guvernul Republicii Socialiste România :
Dorind să dezvolte și să întărească în continuare relațiile lor economice;
Avînd în vedere importanța acordată schimburilor comerciale reciproce dintre
Regatul Danemarcei și Republica Socialistă România;

Intelegînd necesitatea creării unor condiții adecvate pentru importuri din Regatul Danemarcei pe baza celor mai bune facilități de credit posibile;

Au convenit următoarele :

În scopul finanțării vânzărilor de mărfuri daneze în Republica Socialistă România, Consiliul danez pentru credite de export (EKR) va emite garanții pentru convențiile de credit care urmează a fi încheiate între instituțiile bancare daneze și Banca Română de Comerț Exterior, în conformitate cu articolele următoare ale prezentului acord.

Articolul 1. FACILITATEA DE CREDIT

EKR este de acord să emită garanții băncilor daneze (băncilor comerciale și celor de economii) pentru credite acordate în cadrul liniilor de credit (credit cumpărător) în conformitate cu convențiile de credit aprobate de EKR, pe care Banca Română de Comerț Exterior urmează să le încheie, în calitate de împrumutat, cu băncile daneze, în calitate de împrumutători, în cadrul unei sume totale de 100 milioane coroane daneze.

Articolul 2. SCOPUL CREDITULUI

Facilitatea de credit este destinată finanțării contractelor dintre cumpărătorii români și exportatorii danezi privind livrările de bunuri daneze de investiții și similare și serviciile daneze aferente (cu excepția navelor). Se înțelege că livrările din țerte țări nu vor depăși 30% din valoarea fiecărui contract.

În cazurile în care condiții speciale necesită livrări din țerte țări care vor face ca procentul sus-menționat să depășească 30%, precum și în cazurile în care valoarea contractului include și costuri locale, EKR va decide dacă și în ce condiții astfel de livrări pot fi acoperite (printr-o garanție) în cadrul prezentei facilități de credit.

Articolul 3. TERMENUL DE VALABILITATE A ACORDULUI

Finanțarea în cadrul prezentei facilități de credit se face pentru contracte încheiate între cumpărătorii români și exportatorii danezi în termen de 36 luni de la data semnării prezentului acord și care prevăd perioade de livrare care să nu depășească 54 luni de la data semnării prezentului acord.

Termenul de valabilitate a prezentei facilități de credit poate fi prelungit prin acordul părților semnatare.

Articolul 4. APROBAREA CONTRACTELOR INDIVIDUALE

În cazurile în care un contract implică un credit de pînă la 20 milioane coroane daneze, contractul respectiv trebuie să fie în conformitate cu prevederile prezentului acord. În cazul în care un contract implică un credit de peste 20 milioane coroane da-

neze, proiectul final de contract dintre exportatorul danez și importatorul român trebuie remis băncii daneze împrumutătoare, pentru a fi aprobat de către EKR.

Articolul 5. PLATA ARANNULUI, UTILIZAREA CREDITULUI

Un avans de 15% din valoarea contractului se va plăti cash, din care 5% trebuie plătit nu mai târziu de 30 zile de la semnarea contractului, iar diferența de 10% trebuie plătită la livrare.

Restul de 85% din valoarea contractului se plătește exportatorului danez pe bază de acreditiv documentar plătitibil la vedere, în conformitate cu convenția de credit ce urmează a se încheia de Banca Română de Comerț Exterior cu împrumutătorul danez și finanțat în cadrul acesteia.

Articolul 6. VALOAREA MINIMĂ A CONTRACTULUI

În cadrul prezentei facilități de credit se pot finanța contracte cu o valoare de cel puțin 75.000 coroane daneze.

Articolul 7. RAMBURSAREA CREDITULUI ȘI PLATA DOBÎNZII

Creditele acordate pentru contracte individuale se rambursează în rate semestriale egale, prima rată fiind scadentă la 6 luni de la începutul perioadei de rambursare.

Începutul perioadei de rambursare urmează a fi convenit între împrumutat și împrumutător, luându-se în considerare :

- a) În cazurile în care utilajul sau echipamentul livrat potrivit contractului respectiv este utilizabil la livrare, data la care 50% din valoarea contractului respectiv va fi fost livrată.
- b) În cazurile în care utilajul sau echipamentul livrat potrivit contractului respectiv este utilizabil numai la ultima livrare, data la care are loc ultima livrare.
- c) În cazurile în care exportatorul danez răspunde pentru instalarea utilajului sau echipamentului, data punerii în funcțiune sau termenul de 6 luni de la data ultimei livrări a utilajului sau echipamentului, oricare dintre ele este mai apropiată.
- d) În cazurile neprevăzute la punctele a), b) și c) de mai sus, data utilizării creditului.

Dobânda la capitalul nerambursat se va plăti semestrial, la fine de perioadă.

Creditul poate fi rambursat anticipat condiționat de realizarea unui acord între Banca Română de Comerț Exterior și împrumutătorii cu privire la condițiile unei astfel de rambursări anticipate.

Articolul 8. TERMENUL DE RAMBURSARE

Termenul de rambursare, care este determinat, între altele, de valoarea contractului, va fi de :

- 2 ani pentru contracte de pînă la 300.000 coroane daneze;
- 3 ani pentru contracte între 300.000 și 600.000 coroane daneze;
- 4 ani pentru contracte între 600.000 și 1.200.000 coroane daneze;
- 5 ani pentru contracte de peste 1.200.000 coroane daneze.

În cadrul prezentului acord pot fi finanțate și contracte importante care necesită o perioadă de finanțare de peste 5 ani și fără a depăși 8,5 ani. Perioada de finanțare

urmează a fi convenită individual, în funcție de natura livrărilor și valoarea contractului respectiv.

Articolul 9. DOBÎNDA (ȘI VALUTA FINANȚĂRII)

Dacă finanțarea se face în valute altele decât coroana daneză, dobînda se va stabili prin convenția dintre Banca Română de Comerț Exterior și împrumutător.

Dacă finanțarea se face în coroane daneze, dobînda pentru partea din credit scadentă în

primele 18 luni de la începutul termenului de rambursare pentru credite pe 2 ani;
primele 12 luni de la începutul termenului de rambursare pentru credite pe 3 și 4 ani;

primele 6 luni de la începutul termenului de rambursare pentru credite pe 5 ani și peste 5 ani se va stabili prin convenția dintre Banca Română de Comerț Exterior și împrumutător.

Pentru partea din credit scadentă după perioadele sus-menționate de 18, 12 și respectiv 6 luni de la începutul perioadei de rambursare, se percepe o dobîndă fixă în conformitate cu aranjamentul privind liniile directe pentru creditele de export cu subsidie oficială («consensus»): în prezent 8% pe an pentru credite pe 2-5 ani și 8,5% pe an pentru credite peste 5 ani.

În cazul în care potrivit «consensus» —ului dobînda se modifică, dobînda modificată se va aplica contractelor încheiate după data modificării.

În cazul în care potrivit «consensus» —ului dobînda crește, dobînzile actuale (de 8% pe an și respectiv 8,5% pe an) se vor aplica totuși contractelor ce se vor încheia în termen de 12 luni de la data semnării prezentului acord cu condiția ca aceste contracte să prevadă termene de livrare care să nu depășească 24 luni de la data semnării prezentului acord.

În cazul modificării sistemului danez de finanțare a exporturilor, condițiile modificate—dacă sînt acceptate de către împrumutat se vor aplica tuturor contractelor încheiate la sau după data efectivă a modificării.

Articolul 10. UTILIZAREA CREDITULUI—CONVENȚIA DE CREDIT TIP

Reprezentanții asociațiilor băncilor daneze și, dacă este necesar, ai EKR vor începe neîntîrziat negocieri cu Banca Română de Comerț Exterior privind utilizarea prezentului credit și convenția de credit tip ce urmează a fi folosită cu privire la liniile de credit stabilite între Banca Română de Comerț Exterior și fiecare din băncile daneze în cadrul prezentului acord.

Articolul 11

Prezentul acord intră în vigoare la data semnării sale.

FĂCUT în limbile daneză, română și engleză, în câte două exemplare originale în fiecare limbă, toate textele fiind egal autentice. În cazul unor deosebiri în interpretarea oricăreia dintre prevederile sale, textul în limba engleză va fi text de referință.

SEMNASAT la Copenhaga la 12 noiembrie 1980.

[*Signed — Signé*]¹

Pentru Guvernul
Regatului Danemarcei

[*Signed — Signé*]²

Pentru Guvernul
Republicii Socialiste România

¹ Signed by Erling Jensen—Signé par Erling Jensen.

² Signed by Gheorghe Oprea—Signé par Gheorghe Oprea.

AGREEMENT¹

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Socialist Republic of Romania;

Desiring to further develop and strengthen their economic relations;

Having in mind the importance attached to the mutual trade exchange between the Kingdom of Denmark and the Socialist Republic of Romania;

Understanding the necessity of creating appropriate conditions for purchases in the Kingdom of Denmark on the basis of the best possible credit facilities;

Have reached the following understanding:

With the aim to finance the sale of Danish goods to the Socialist Republic of Romania, the Danish Export Credit Council (EKR) will issue guarantees for credit arrangements, which are to be concluded between Danish banking Institutions and Romanian Bank for Foreign Trade, according to the following articles of this agreement.

Article 1. CREDIT FACILITY

EKR has agreed to issue guarantees to Danish banks (commercial and savings banks) for loans granted under lines of credit (buyer credit) under loan agreements approved by EKR, which Romanian Bank for Foreign Trade as borrower is expected to enter into with Danish banks as lenders within a total amount of D.kr. 100 million.

Article 2. PURPOSE OF CREDIT FACILITY

The credit facility is intended to finance contracts between Romanian buyers and Danish exporters for supplies of Danish capital and similar goods and related Danish services (excluding ships). It is assumed that the part of the individual contract which covers supplies from third countries will not exceed 30 per cent.

In cases where special circumstances necessitate supplies from third countries which will make the above mentioned percentage exceed 30, and in cases where the amount of the contract comprises local costs, EKR will decide whether and on what terms such supplies can be covered under this credit facility.

Article 3. DURATION OF CREDIT FACILITY

Financing under this credit facility is subject to the conditions that the Romanian buyer and the Danish exporter have entered into the contract within 36 months after the date of signing of this agreement and that the contract stipulates delivery within 54 months after the date of signing of this agreement.

The duration of this credit facility may be extended by the agreement of the signing parties.

Article 4. APPROVAL OF INDIVIDUAL CONTRACTS

In cases where the contract involves a loan of not more than D.kr. 20 million the respective contract must be in accordance with the provisions of this agreement. In cases where the contract involves a loan exceeding D.kr. 20 million, the final draft

¹ Came into force on 12 November 1980 by signature, in accordance with article 11.

contract between the Danish exporter and the Romanian importer must be forwarded to the lending Danish bank for approval by EKR.

Article 5. DOWNPAYMENT, DISBURSEMENT UNDER THE LOAN

A downpayment of 15 per cent of the contract value must be made on each individual contract, 5 per cent of which must be paid not later than 30 days after the signing of the contract and the remaining 10 per cent must be paid by the time of shipment.

The remaining 85 per cent of the contract value is disbursed to the Danish exporter under a documentary credit payable at sight in accordance with the loan agreement to be entered into by Romanian Bank for Foreign Trade with the Danish lender and financed under that agreement.

Article 6. MINIMUM AMOUNT OF CONTRACT

Contracts for not less than D.kr. 75,000 are eligible for financing under this credit facility.

Article 7. REPAYMENT OF LOAN AND PAYMENT OF INTEREST

Loans granted in connection with individual contracts are repayable in equal semi-annual instalments, the first instalment falling due for payment 6 months after the beginning of the credit period.

The beginning of the credit period is to be agreed upon between the borrower and the lender, taking into consideration:

- (a) In cases where the plant or equipment supplied under the relevant contract is usable on delivery, the date on which 50 per cent of the value of the relevant contract will have been supplied.
- (b) In cases where the plant or equipment supplied under the relevant contract is usable only on final delivery, the date on which the final delivery is made.
- (c) In cases where the Danish exporter is responsible for the installation of the plant or equipment, the date of commissioning or the date being 6 months after the date of final delivery of the plant or equipment whichever the earlier.
- (d) In cases not covered by (a), (b) and (c) above, the date of drawdown of the advance.

Interest on the principal outstanding at any time shall be paid semi-annually in arrears.

The loan(s) may be prepaid subject to an agreement being reached between Romanian Bank for Foreign Trade and the lenders regarding the conditions of such prepayment.

Article 8. LENGTH OF CREDIT

The length of the credit period, which will be determined among other things by the amount of the contract, will be:

- 2 years for contracts covering an order for up to D.kr. 300,000;
- 3 years for contracts covering an order for between D.kr. 300,000 and D.kr. 600,000;
- 4 years for contracts covering an order for between D.kr. 600,000 and D.kr. 1,200,000;
- 5 years for contracts covering an order exceeding D.kr. 1,200,000.

Major contracts requiring a period of credit of more than 5 years and not exceeding 8½ years may be financed under this agreement. The period of credit is to be agreed upon individually, depending on the nature of the project and the contract value involved.

Article 9. INTEREST AND FINANCING

If financing is effected in currencies other than Danish Kroner the interest rate will be fixed by agreement between Romanian Bank for Foreign Trade and the lender.

If financing is effected in Danish Kroner the interest rate for that part of the credit which falls due for payment within

The first 18 months after the beginning of the credit period for credits with 2 years to run;

The first 12 months after the beginning of the credit period for credits with 3 and 4 years to run;

The first 6 months after the beginning of the credit period for credits with a lifetime of 5 years and over will be fixed by agreement between Romanian Bank for Foreign Trade and the lender.

For that part of the credit which falls due for payment after the above mentioned periods of respectively 18, 12 and 6 months after the beginning of the credit period, a fixed rate of interest according to the arrangement on guidelines for officially supported export credits ("consensus") is charged: at present 8 per cent p.a. for credits with a lifetime of 2-5 years and 8½ per cent p.a. for credits with a lifetime of over 5 years.

In case that the rate of interest according to the "consensus" is amended, the amended rate of interest shall apply to contracts concluded after the date of amendment.

In case that the rate of interest according to the "consensus" is increased, the present interest rates (of 8 per cent p.a. and 8½ per cent p.a. respectively) will however apply to contracts entered into within 12 months after the date of signing of this agreement provided that these contracts stipulate delivery within 24 months after the date of signing of this agreement.

In case of a change or amendment of the Danish export financing system the changed or amended terms — if accepted by the borrower — shall apply to all contracts entered into on or after the effective date of such change or amendment.

*Article 10. UTILISATION OF THE FACILITY —
STANDARD LOAN AGREEMENT*

Representatives of the associations of Danish banks and if necessary EKR will enter into early negotiations with Romanian Bank for Foreign Trade about the utilisation of this credit facility and about the standard loan agreement which is intended for use in connection with lines of credit established between Romanian Bank for Foreign Trade and the individual Danish banks under the credit facility.

Article 11.

This agreement comes into force on the date of its signing.

DONE in the Danish, Romanian and English languages each in two original copies, all texts being equally authentic. In case of differences in construing any of its provisions the English text shall be the reference text.

SIGNED in Copenhagen on 12th November, 1980.

ERLING JENSEN

For the Government of the Kingdom of Denmark

GHEORGHE OPREA

For the Government of the Socialist Republic of Romania

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹

Le Gouvernement du Royaume de Danemark et le Gouvernement de la République socialiste de Roumanie,

Désirant poursuivre et renforcer leurs relations économiques,

Conscients de l'importance que revêtent les échanges commerciaux réciproques entre le Royaume de Danemark et la République socialiste de Roumanie,

Comprenant la nécessité de créer des conditions favorables aux achats effectués au Royaume de Danemark grâce aux meilleurs mécanismes de crédit possible,

Sont convenus de ce qui suit :

Aux fins du financement des ventes de marchandises danoises à la République socialiste de Roumanie, le Conseil danois de crédit à l'exportation se portera garant pour des arrangements de crédit entre des établissements bancaires danois et la Banque roumaine de commerce extérieur, à conclure selon les dispositions du présent Accord.

Article premier. MÉCANISME DE CRÉDIT

Le Conseil danois de crédit à l'exportation a accepté, de se porter garant auprès de banques danoises (de commerce et d'épargne) de prêts accordés sur lignes de crédit (crédit acheteur) en vertu d'accords de prêt approuvés par le Conseil; la Banque roumaine de commerce extérieur se propose d'obtenir en tant que débiteur lesdits prêts auprès de banques danoises en tant que créanciers, pour un montant total maximum de 100 millions de couronnes danoises.

Article 2. OBJET DU MÉCANISME DE CRÉDIT

Le mécanisme de crédit a pour objet le financement de contrats conclus entre acheteurs roumains et exportateurs danois, concernant la fourniture de biens d'équipement danois et autres biens analogues, ainsi que des services danois correspondants (à l'exclusion des navires). On présume que dans un contrat donné la partie correspondant à des articles de pays tiers ne dépassera pas 30 p. 100.

Dans les cas où des circonstances spéciales font que les articles de pays tiers nécessaires représentent plus des 30 p. 100 susmentionnés, ou encore lorsque le montant du contrat comprend les coûts locaux, le Conseil danois de crédit à l'exportation décidera si les articles en question peuvent être financés au titre du mécanisme de crédit, et dans quelles conditions.

Article 3. DURÉE DU MÉCANISME DE CRÉDIT

Pour qu'un contrat puisse être financé au titre du mécanisme de crédit, il faut que ledit contrat ait été conclu entre l'acheteur roumain et l'exportateur danois dans les 36 mois suivant la date de signature du présent Accord, et que la date de livraison stipulée dans ledit contrat soit comprise dans les 54 mois suivant la signature du présent Accord.

¹ Entré en vigueur le 12 novembre 1980 par la signature, conformément à l'article 11.

La durée du mécanisme de crédit pourra être prorogée d'un commun accord par les Parties contractantes.

Article 4. APPROBATION DES CONTRATS

Lorsqu'un contrat donné entraîne un prêt inférieur à 20 millions de couronnes danoises, ledit contrat doit être conforme aux dispositions du présent Accord. Lorsqu'un contrat entraîne un prêt d'un montant supérieur à 20 millions de couronnes danoises, le texte final du contrat à conclure entre l'exportateur danois et l'acheteur roumain devra être communiqué à la banque de prêt danoise pour approbation par le Conseil.

Article 5. VERSEMENTS PRÉALABLES ET DÉCAISEMENTS AU TITRE DES PRÊTS

Pour chaque contrat, il devra être effectué un versement préalable de 15 p. 100 de sa valeur, dont 5 p. 100 au plus tard 30 jours après la signature du contrat et les 10 p. 100 restants avant l'expédition.

Le solde de la valeur du contrat, soit 85 p. 100, est versé à l'exportateur danois sous crédit documentaire payable à vue, conformément au contrat de crédit qui sera conclu par la Banque roumaine de commerce extérieur et le prêteur danois, et financé en vertu dudit Accord.

Article 6. MONTANT MINIMUM DU CONTRAT

Les contrats portant sur un montant inférieur à 75 000 couronnes danoises ne pourront pas être financés au titre du mécanisme de crédit.

Article 7. REMBOURSEMENT DU PRINCIPAL ET PAIEMENT DES INTÉRÊTS

Les prêts accordés en liaison avec des contrats déterminés sont remboursables par versements semestriels d'égal montant, le premier versement étant dû six mois après le début de la période de crédit.

Le début de la période de crédit sera convenu d'un commun accord entre l'emprunteur et le prêteur, compte tenu des critères ci-après :

- a) Lorsque les installations ou le matériel fournis en vertu du contrat correspondant sont utilisables dès la livraison, la date à laquelle auront été livrés 50 p. 100 de la valeur dudit contrat;
- b) Lorsque les installations ou le matériel fournis en vertu du contrat correspondant ne sont utilisables qu'après la dernière livraison, la date de cette dernière livraison;
- c) Lorsque l'exportateur danois est responsable de la mise en route des installations ou du matériel, la date de mise en marche ou, si elle lui est antérieure, une date postérieure de six mois à la date de la dernière livraison.
- d) Dans les cas autres que ceux qui sont prévus dans les alinéas a, b ou c, la date de versement des fonds prêtés.

Les intérêts sur la partie non amortie du principal seront payés par versement semestriel à terme échu.

Le remboursement pourra se faire par anticipation sous réserve que la Banque roumaine de commerce extérieur et les prêteurs aient convenu des conditions dudit remboursement anticipé.

Article 8. DURÉE DU CRÉDIT

La durée du crédit, qui sera déterminée notamment par le montant du contrat, sera la suivante :

Deux ans pour les contrats concernant une commande d'un montant inférieur à 300 000 couronnes danoises;

Trois ans pour les contrats concernant une commande d'un montant compris entre 300 000 et 600 000 couronnes danoises;

Quatre ans pour les contrats concernant une commande d'un montant compris entre 600 000 et 1 200 000 couronnes danoises;

Cinq ans pour les contrats concernant une commande d'un montant supérieur à 1 200 000 couronnes danoises.

Les contrats de grande ampleur, pour lesquels est nécessaire une période de crédit supérieure à cinq ans mais inférieure à huit ans et demi, pourront être financés au titre du présent Accord. La période de crédit sera convenue dans chaque cas, selon la nature du projet et la valeur du contrat correspondant.

Article 9. INTÉRÊT ET FINANCEMENT

Si le financement est libellé en monnaie autre que la couronne danoise, le taux d'intérêt sera fixé d'un commun accord par la Banque roumaine de commerce extérieur et le prêteur.

Si le financement est libellé en couronnes danoises, les taux d'intérêt pour les parties ci-après du crédit seront fixés d'un commun accord par la Banque roumaine de commerce extérieur et le prêteur :

Pour la partie du crédit remboursable dans les 18 mois suivant le début de la période de crédit, en ce qui concerne les crédits d'une durée de deux ans;

Pour la partie du crédit remboursable dans les 12 mois suivant le début de la période de crédit, en ce qui concerne les crédits d'une durée de trois et quatre ans;

Pour la partie du crédit remboursable dans les six mois suivant le début de la période de crédit, en ce qui concerne les crédits d'une durée de cinq ans et plus.

En ce qui concerne la partie du crédit remboursable après les périodes susmentionnées, de 18, 12 et 6 mois respectivement après le début de la période de crédit, le taux d'intérêt perçu est un taux fixe, conforme aux dispositions des instructions concernant les crédits à l'exportation bénéficiant d'un appui officiel (« consensus ») : ce taux est actuellement de 8 p. 100 par an pour les crédits d'une durée de deux à cinq ans et de 8,5 p. 100 par an pour les crédits d'une durée supérieure à cinq ans.

Lorsque le taux d'intérêt du « consensus » est modifié, le taux modifié est appliqué aux contrats conclus après la date de la modification.

Au cas où le taux d'intérêt du « consensus » subirait une augmentation, les taux d'intérêt actuels (respectivement 8 et 8,5 p. 100 par an) seraient néanmoins appliqués pour les contrats conclus dans les 12 mois suivant la date de la signature du présent Accord, à condition que la date de livraison stipulée dans lesdits contrats tombe dans les 24 mois suivant la date de la signature du présent Accord.

Si le système danois de financement des exportations était modifié ou amendé, les conditions modifiées, si elles sont acceptées par l'emprunteur, seront applicables à tous les contrats conclus à la date d'effet de ladite modification ou après ladite date.

Article 10. UTILISATION DU MÉCANISME — ACCORD DE PRÊT TYPE

Des représentants des associations de banques danoises et, au besoin, du Conseil danois de crédit à l'exportation entameront rapidement des négociations avec la

Banque roumaine de commerce extérieur, relativement à l'utilisation de ce mécanisme de crédit et à l'accord de prêt type à utiliser pour les lignes de crédit accordées à la Banque roumaine de commerce extérieur par les différentes banques danoises au titre de ce mécanisme de crédit.

Article 11

Le présent Accord entre en vigueur à la date de la signature.

FAIT en deux exemplaires originaux, chacun en langues danoise, roumaine et anglaise, tous les textes faisant également foi. Si des interprétations différentes risquaient d'affecter quelque'une des dispositions, le texte de référence sera le texte en langue anglaise.

SIGNÉ à Copenhague, le 12 novembre 1980.

Pour le Gouvernement du Royaume de Danemark :

ERLING JENSEN

Pour le Gouvernement de la République populaire de Roumanie :

GHEORGHE OPREA

No. 19959

**UNITED NATIONS
and
INDIA**

Agreement concerning the arrangements for the regional workshop on implementation of the plan of action to combat desertification of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, to be held in Jodhpur, India, from 20 to 23 October 1981. Signed at Bangkok and New Delhi on 19 June 1981

Authentic text: English.

Registered ex officio on 19 June 1981.

**ORGANISATION DES NATIONS UNIES
et
INDE**

Accord relatif à l'organisation d'un séminaire régional de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique relatif à la mise en œuvre d'un plan d'action en vue de combattre la désertification, devant se tenir à Jodhpur (Inde) du 20 au 23 octobre 1981. Signé à Bangkok et à New Delhi le 19 juin 1981

Texte authentique : anglais.

Enregistré d'office le 19 juin 1981.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

AGREEMENT¹ BETWEEN THE UNITED NATIONS AND INDIA CONCERNING THE ARRANGEMENTS FOR THE REGIONAL WORKSHOP ON IMPLEMENTATION OF THE PLAN OF ACTION TO COMBAT DESERTIFICATION OF THE UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC, TO BE HELD IN JODHPUR, INDIA, FROM 20 TO 23 OCTOBER 1981

ACCORD¹ ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET L'INDE RELATIF À L'ORGANISATION D'UN SÉMINAIRE RÉGIONAL DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DES NATIONS UNIES POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE RELATIF À LA MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN D'ACTION EN VUE DE COMBATTRE LA DÉSERTIFICATION, DEVANT SE TENIR À JODHPUR (INDE) DU 20 AU 23 OCTOBRE 1981

Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to the Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.

Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.

¹ Came into force on 19 June 1981 by signature, in accordance with article XII.

¹ Entré en vigueur le 19 juin 1981 par la signature, conformément à l'article XII.

No. 19960

**BRAZIL
and
FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION
OF THE UNITED NATIONS**

**Agreement on the establishment of an FAO representative's
office in Brasília, Brazil (with annex). Signed at Rome
on 19 November 1979**

Authentic texts: Portuguese and English.

Registered by Brazil on 23 June 1981.

**BRÉSIL
et
ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE**

**Accord relatif à l'établissement dn bnreau du représentant
de la FAO à Brasília (Brésil) [avec annexe]. Signé à
Rome le 19 novembre 1979**

Textes authentiques : portugais et anglais.

Enregistré par le Brésil le 23 juin 1981.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA ALIMENTAÇÃO E AGRICULTURA SOBRE O ESTABELECIMENTO DE UM ESCRITÓRIO DE REPRESENTAÇÃO DA FAO EM BRASÍLIA, BRASIL

CONSIDERANDO que a 69ª Sessão do Conselho da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (doravante referida como “FAO”) aprovou o estabelecimento de um Escritório de Representação da FAO a nível de país; e

CONSIDERANDO que o Governo da República Federativa do Brasil (doravante referido como “o Governo”) expressou o desejo de que um Escritório de Representante da FAO seja estabelecido em Brasília, Brasil, e que o Diretor-Geral concordou em estabelecer tal Escritório;

O Governo e a FAO acordaram o seguinte:

Artigo I. REPRESENTAÇÃO DA FAO NO BRASIL

A FAO indicará um Representante para o Brasil e, dentro dos limites de seu orçamento aprovado, nomeará para o seu Escritório o pessoal que se fizer necessário para assistir tal representante no exercício de suas funções. Antes de nomear um Representante para o Brasil, a FAO deverá submeter o seu nome e *curriculum vitae* à aprovação do Governo. Uma vez recebida a aprovação, a FAO deverá informar o Governo sobre os nomes dos dependentes do Representante que residirão em sua companhia durante a sua permanência no posto. A FAO consultará o Governo em relação a todo membro estrangeiro do seu pessoal cujo nome for proposto para o escritório.

Artigo II. FUNÇÕES DO REPRESENTANTE DA FAO

1. O Representante da FAO representará a FAO no Brasil e será responsável, nos limites da autoridade a ele delegada, por todos os aspectos das atividades da FAO no país. No efetivo exercício de suas funções, o Representante da FAO terá acesso direto, através do Ministério das Relações Exteriores ou através de autoridade nacional designada pelo referido Ministério, aos níveis apropriados de política e planeamento do Governo, nos setores da economia agrícola, pesqueira e florestal, assim como às autoridades centrais de planeamento.

2. As funções do Representante da FAO incluirão, conforme o caso, as seguintes:

- informar o Governo da posição do Diretor-Geral com respeito a problemas globais para cuja solução ele possa ser chamado a contribuir;
- fornecer ao Governo informações suplementares sobre as decisões dos órgãos diretivos da FAO e relatórios de acompanhamento da implementação dessas decisões;
- manter contacto com os órgãos governamentais de administração agrícola, pesqueira e florestal e com instituições e associações nacionais ligadas a esses

setores da economia e orientá-los quanto aos serviços que a FAO lhes possa oferecer;

- fornecer regularmente ao Escritório Central da FAO informações atualizadas sobre a situação agrícola e de abastecimento alimentar no país, para inclusão nos sistemas globais de controle da FAO;
- servir de canal para transmitir as solicitações de assistência que faça o Governo em casos de emergência e coordenar as medidas de socorro da FAO;
- obter a aprovação governamental para as visitas ao país de funcionários e missões da FAO e providenciar a sua apresentação às autoridades competentes;
- assistir o Governo na coleta e análise de dados sobre o desenvolvimento dos setores agrícola, pesqueiro e florestal;
- contribuir para a identificação de áreas em potencial para projetos de assistência técnica ou de investimento;
- informar o Governo de áreas em que a FAO possa oferecer assistência prática, por meio de projetos financiados por recursos extra-orçamentários ou através de seu próprio Programa de Cooperação Técnica;
- proporcionar assistência técnica para formulação de projetos e aconselhar sobre as fontes apropriadas de financiamento;
- assumir as responsabilidades cabíveis, relacionadas com a implementação dos projetos da FAO, quando, para tanto, tiver a autorização da Diretoria-Geral.

Artigo III. ASSISTÊNCIA TÉCNICA

Toda assistência técnica proporcionada pela FAO por meio dos seus próprios recursos orçamentários deverá ser coberta por acordos específicos entre o Governo e a FAO.

Artigo IV. CONTRIBUIÇÃO GOVERNAMENTAL

O Governo, através do Ministério da Agricultura, prestará assistência ao estabelecimento e efetivo funcionamento do Escritório do Representante da FAO no Brasil, emprestando à FAO instalações, móveis, material de escritório e demais acessórios, bem como um aparelho de telex e telefones, e deverá também proporcionar pessoal de apoio técnico e administrativo e serviços de limpeza e manutenção para as instalações acima mencionadas. As despesas decorrentes do uso diário dos aparelhos de telex e telefones e quaisquer outras que a FAO considerar necessárias ao bom funcionamento do Escritório, correrão inteiramente à conta da FAO. A contribuição governamental está especificada no Anexo ao presente Acordo.

Artigo V. PRIVILÉGIOS E IMUNIDADES

O Governo aplicará à FAO, aos funcionários, recursos, propriedades e ativos dessa Organização as cláusulas da Convenção sobre Privilégios e Imunidades das Agências Especializadas. O Governo concorda igualmente em outorgar à FAO e ao Representante da FAO e seus funcionários, privilégios e imunidades nunca inferiores àqueles concedidos a qualquer outra organização internacional ou agência do Sistema das Nações Unidas e seus funcionários no Brasil.

Artigo VI. ACESSO E ESTADA

O Governo deverá tomar as medidas necessárias, no contexto das normas regulamentares nacionais, para facilitar a entrada, estada e partida do Brasil de todas as pessoas que venham visitar o Escritório do Representante da FAO, em missão oficial, bem como a viagem de pessoal de instituições nacionais, quando necessária, em conexão com as atividades da FAO.

Artigo VII. ENTRADA EM VIGOR

O presente Acordo entrará em vigor na data em que a FAO acusar o recebimento da notificação do Governo de que o Acordo foi aprovado segundo as normas constitucionais brasileiras.

Artigo VIII. EMENDAS

Emendas ao presente Acordo poderão ser propostas por qualquer das Partes. Qualquer emenda, desde que mutuamente concertada, poderá ser efetuada por troca de notas e entrará em vigor na data em que a FAO acusar o recebimento da notificação do Governo de que a emenda foi aprovada segundo as normas constitucionais brasileiras.

Artigo IX. TÉRMINO

O presente Acordo poderá ser terminado por acordo mútuo ou mediante denúncia, efetuada por escrito e com antecedência mínima de um ano.

EM FÉ DO QUE, os abaixo assinados, devidamente autorizados para tal fim, assinaram o presente Acordo.

FEITO em Roma, aos 19 dias do mês de novembro de 1979, em dois originais, nos idiomas português e inglês.

Pelo Governo
da República Federativa do Brasil:

[Signed — Signé]

ANGELO AMAURY STABILE

Pela Organização das Nações Unidas
para Alimentação e Agricultura:

[Signed — Signé]

EDOUARD SAOUMA

ANEXO

1. A contribuição do Governo, referida no Artigo IV do Acordo, consistirá em proporcionar, através do Ministério da Agricultura e pelo tempo de duração do presente Acordo:
 - o empréstimo de instalações para o Escritório do Representante da FAO, compreendendo uma (1) sala para o Representante e cinco (5) salas situadas em instalações separadas das dependências oficiais do Ministério, que foram colocadas à disposição da FAO pela Secretaria Nacional de Defesa Agropecuária (SNAD);
 - o empréstimo de mobília, material de escritório e demais acessórios necessários ao bom funcionamento do Escritório do Representante da FAO;
 - a instalação e aluguel mensal de uma máquina de telex e a instalação de telefones, ficando entendido que as despesas referentes ao uso diário dos citados aparelhos de telex e telefones correrão à conta da FAO;
 - água e eletricidade usados em comum com a SNAD.

2. O Ministério da Agricultura deverá recrutar e colocar à disposição do Escritório do Representante da FAO o seguinte pessoal de apoio técnico e administrativo:

um (1) Engenheiro-Agrônomo

dois (2) Secretários Bilíngües

um (1) Bibliotecário

um (1) Arquivista

um (1) Motorista

um (1) Mensageiro

3. O Ministério da Agricultura deverá prover, através da SNAD, serviço de manutenção e limpeza para as instalações, bem como alguns serviços de manutenção para os veículos oficiais (lavagem, lubrificação e trocas-de-óleo).

4. Qualquer aspecto não previsto, ou quaisquer mudanças que se façam necessárias para a melhor implementação do Artigo IV do Acordo, ao qual este Anexo se refere, deverão ser resolvidos por acordo mútuo entre o Ministério da Agricultura e a FAO, após consulta ao Ministério das Relações Exteriores.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS ON THE ESTABLISHMENT OF AN FAO REPRESENTATIVE'S OFFICE IN BRASÍLIA, BRAZIL

WHEREAS the Sixty-Ninth Session of the Council of the Food and Agriculture Organization of the United Nations (hereinafter referred to as "FAO") agreed to the establishment of FAO representation at the country level; and

WHEREAS the Government of the Federative Republic of Brazil (hereinafter referred to as "the Government") has expressed the wish that an FAO Representative's Office be established in Brasília, Brazil, and the Director-General of FAO has agreed to establish such an Office,

Now, THEREFORE, the Government and FAO have agreed as follows:

Article I. FAO REPRESENTATION IN BRAZIL

FAO shall appoint a Representative to Brazil and, within the limits of its approved budget, shall assign to his Office such other staff as may be necessary to assist him in performing his functions. Before assigning a Representative to Brazil, FAO shall submit his name and *curriculum vitae* for the approval of the Government. Once this approval has been received, FAO shall inform the Government of the names of the dependants of that Representative who will reside with him at his duty station. FAO will consult the Government regarding any FAO expatriate staff member whom it is proposed to assign to the country Office.

Article II. FUNCTIONS OF THE FAO REPRESENTATIVE

1. The FAO Representative shall represent FAO in Brazil and shall be responsible, within the limits of the authority delegated to him, for all aspects of FAO's activities in the country. In the effective performance of his functions, the FAO Representative shall have direct access, through the Ministry of External Relations or through the national authority designated by the said Ministry, to appropriate policy and planning levels of Government in the agriculture, fishery and forestry sectors of the economy, as well as to central planning authorities.

2. The FAO Representative's functions will, as appropriate, include the following:

- To inform the Government of the Director-General's position with respect to global problems towards the solution of which it may be called upon to participate;
- To provide the Government with supplementary information about the decisions of FAO's governing bodies and progress reports on their implementation;
- To maintain contact with the Government's agricultural, fishery and forestry administrations, and with national institutions and associations concerned

¹ Came into force on 15 January 1981, the date on which the Food and Agricultural Organization of the United Nations acknowledged receipt of the Government's notifications that the Agreement had been approved in conformity with Brazilian constitutional procedures, in accordance with article VII.

- with these sectors of the economy, and to advise them on services available to them from FAO;
- To provide FAO Headquarters with regularly up-dated information on the agricultural and food supply situation in the country for inclusion in FAO's global monitoring systems;
 - To serve as the channel for the transmission of Government requests for assistance in cases of emergency and to coordinate FAO's relief measures;
 - To obtain Government approval of the visits to the country of FAO officers and missions and to arrange for their introduction to the appropriate authorities;
 - To assist the Government in collecting and analysing data on the developments in the agriculture, fishery and forestry sectors;
 - To contribute to the identification of potential areas for technical assistance or investment projects;
 - To inform the Government of areas in which FAO can offer practical assistance by means of projects financed from extra-budgetary sources or through its own Technical Cooperation Programme;
 - To provide technical expertise in the formulation of projects and to advise on appropriate sources for their financing; and
 - To assume appropriate responsibilities connected with FAO project implementation when so authorized by the Director-General.

Article III. TECHNICAL ASSISTANCE

Any technical assistance provided by FAO from its own budgetary resources shall be covered by specific agreements between the Government and FAO.

Article IV. GOVERNMENT CONTRIBUTION

The Government, through the Ministry of Agriculture, shall assist in the establishment and effective operation of the FAO Representative's Office in Brazil by loaning to FAO the premises, furniture, fixtures and equipment for the said Office as well as telex and telephones; and shall also provide technical and administrative support personnel and cleaning and maintenance services for the above mentioned premises. The expenses incurred for the day-to-day use of the telex and telephones, and any other expenses that FAO considers necessary for the good functioning of the Office, shall be borne entirely by FAO. The Government's contribution is set forth in the Annex of the present Agreement.

Article V. PRIVILEGES AND IMMUNITIES

The Government shall apply to FAO, its staff, funds, property and assets the provisions of the Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies.¹ The Government also agrees to grant to FAO, and to the FAO Representative and his staff, privileges and immunities not less favourable than those granted to any other international organization or agency of the United Nations System and its staff in Brazil.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 33, p. 261. For the final and revised texts of annexes published subsequently, see vol. 71, p. 318; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 298; vol. 314, p. 308; vol. 323, p. 364; vol. 327, p. 326; vol. 371, p. 266; vol. 423, p. 284; vol. 559, p. 348; vol. 645, p. 340; vol. 1057, p. 320, and vol. 1060, p. 337.

Article VI. ACCESS AND SOJOURN

The Government shall take all necessary measures, within the framework of national regulations, to facilitate the entry into, sojourn in and departure from Brazil of all persons visiting the FAO Representative's Office if on official business, and the travel of the personnel of national institutions, when required in connection with FAO activities.

Article VII. ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date on which FAO acknowledges receipt of the Government's notification that the Agreement has been approved in accordance with Brazilian constitutional procedures.

Article VIII. AMENDMENT

Amendments to this Agreement may be proposed by either Party. Any amendment, if mutually agreed, may be effected by an exchange of notes and shall come into force on the date on which FAO acknowledges receipt of the Government's notification that the amendment has been approved in accordance with Brazilian constitutional procedures.

Article IX. TERMINATION

This Agreement may be terminated by mutual consent, or by one Party giving the other written notice of not less than one year.

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

DONE at Rome, this nineteenth day of November of 1979, in two originals, in the Portuguese and English languages.

[Signed]

For the Government
of the Federative Republic of Brazil:

ANGELO AMAURY STABILE

[Signed]

For the Food and Agriculture Organization of the United Nations:

EDOUARD SAOUMA

ANNEX

1. As its contribution referred to in Article IV of the Agreement, the Government shall provide, through the Ministry of Agriculture and for the duration of the present Agreement:

- The loan of premises for the FAO Representative's Office comprising 1 (one) room for the FAO Representative and 5 (five) other rooms situated in premises detached from the Ministry's official headquarters that have been placed at the disposal of FAO by the Secretaria Nacional de Defesa Agropecuária (SNAD);
- The loan of furniture, fixtures and office equipment required for the good functioning of the FAO Representative's Office;
- The installation and monthly rent of a telex machine and the installation of telephones, it being understood that the day-to-day cost of use of the said telex and telephones shall be borne by FAO; and
- Water and electricity used in common with SNAD.

2. The Ministry of Agriculture shall recruit and place at the disposal of the FAO Representative's Office the following technical and administrative support personnel:

1 (one) Agricultural-Engineer

2 (two) Bilingual Secretaries

1 (one) Librarian

1 (one) Archivist

1 (one) Driver

1 (one) Messenger

3. The Ministry of Agriculture shall provide, through SNAD, maintenance and cleaning services for the premises, as well as certain maintenance services for FAO's official vehicles (washing, lubrication and oil changes).

4. Any matter not dealt with, or any changes that may prove necessary for the better implementation of Article IV of the Agreement to which this Annex refers, shall be resolved by mutual agreement between the Ministry of Agriculture and FAO, in consultation with the Ministry of External Relations.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT DU BUREAU DU REPRÉSENTANT DE LA FAO À BRASÍLIA (BRÉSIL)

CONSIDÉRANT que le Conseil de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (ci-après dénommée «la FAO») est convenu, à sa soixante-neuvième session, d'établir une représentation de la FAO à l'échelon du pays; et

CONSIDÉRANT que le Gouvernement de la République fédérative du Brésil (ci-après dénommé «le Gouvernement») a exprimé le souhait qu'un Bureau de représentant de la FAO soit établi à Brasília (Brésil) et que le Directeur général de la FAO a accepté d'établir ce Bureau,

Le Gouvernement et la FAO sont convenus de ce qui suit :

Article premier. REPRÉSENTATION DE LA FAO AU BRÉSIL

La FAO nommera un Représentant au Brésil et, dans les limites de son budget approuvé, affectera au Bureau de l'intéressé le personnel nécessaire pour l'aider à s'acquitter de ses fonctions. Avant de nommer un Représentant au Brésil, la FAO soumettra son nom et son *curriculum vitae* au Gouvernement, pour approbation. Une fois cette approbation reçue, la FAO communiquera au Gouvernement les noms des personnes à la charge de ce Représentant qui résideront avec lui à son lieu d'affectation. La FAO consultera le Gouvernement en ce qui concerne tout membre étranger du personnel de la FAO qu'il serait envisagé d'affecter au Bureau du pays.

Article II. FONCTIONS DU REPRÉSENTANT DE LA FAO

1. Le Représentant de la FAO la représentera au Brésil et sera responsable, dans les limites de l'autorité qui lui aura été déléguée, de tous les aspects des activités de la FAO dans le pays. Dans l'exercice effectif de ses fonctions, le Représentant de la FAO aura directement accès, par l'intermédiaire du Ministère des relations extérieures ou de l'autorité nationale désignée par ledit Ministère, aux services gouvernementaux chargés, aux niveaux appropriés, de l'élaboration de la politique générale et de la planification dans les secteurs de l'économie que sont l'agriculture, les pêcheries et l'exploitation forestière, ainsi qu'aux autorités centrales de planification.

2. Le Représentant de la FAO pourra notamment avoir pour fonctions :

- De faire connaître au Gouvernement la position du Directeur général touchant les problèmes mondiaux à la solution desquels le Gouvernement peut être appelé à participer;
- De fournir au Gouvernement des éléments d'information complémentaires concernant les décisions des organes directeurs de la FAO et les rapports sur leur mise en application;

¹ Entré en vigueur le 15 janvier 1981, date à laquelle l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture a accusé réception d'une notification du Gouvernement attestant l'accomplissement des procédures constitutionnelles prévues par la législation brésilienne, conformément à l'article VII.

- De rester en contact avec les services gouvernementaux chargés d'administrer l'agriculture, les pêcheries et l'exploitation forestière ainsi qu'avec les institutions et associations nationales qu'intéressent ces secteurs de l'économie, et de leur faire connaître les services que la FAO peut leur fournir;
- De donner au siège de la FAO des éléments d'information régulièrement mis à jour en ce qui concerne la situation agricole et les disponibilités alimentaires du pays, pour inclusion dans les systèmes de surveillance à l'échelon mondial de la FAO;
- D'assurer la transmission des demandes d'assistance du Gouvernement en cas d'urgence et de coordonner les secours apportés par la FAO;
- D'obtenir du Gouvernement qu'il approuve les visites de fonctionnaires et de missions de la FAO dans le pays et de veiller à ce que ceux-ci soient présentés aux autorités compétentes;
- D'aider le Gouvernement à recueillir et à analyser des données relatives à l'évolution de la situation dans les secteurs de l'agriculture, des pêcheries et de l'exploitation forestière;
- De contribuer à l'identification des secteurs dans lesquels une assistance technique pourrait être apportée ou des projets d'investissement exécutés;
- D'informer le Gouvernement des domaines dans lesquels la FAO peut apporter une assistance concrète grâce à des projets financés au moyen de ressources extrabudgétaires ou dans le cadre de son propre Programme de coopération technique;
- De donner des conseils techniques pour l'élaboration de projets et de faire connaître les sources pouvant en assurer le financement;
- D'exercer des responsabilités appropriées en ce qui concerne l'exécution de projets de la FAO lorsqu'il aura été autorisé à le faire par le Directeur général.

Article III. ASSISTANCE TECHNIQUE

Toute assistance technique fournie par la FAO et financée par prélèvement sur son propre budget fera l'objet d'accords spécifiques entre le Gouvernement et la FAO.

Article IV. CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT

Le Gouvernement, agissant par l'intermédiaire du Ministère de l'agriculture, aidera à établir le Bureau du Représentant de la FAO au Brésil et à en assurer le bon fonctionnement en mettant gracieusement à la disposition de la FAO les locaux, le mobilier, les équipements et le matériel, ainsi que les installations de télex et les téléphones nécessaires à cet effet; il fournira également les services de personnel technique et de personnel administratif d'appui, ainsi que les services de nettoyage et d'entretien des locaux considérés. Le coût d'usage du télex et des téléphones, ainsi que toutes autres dépenses que la FAO jugera nécessaires au bon fonctionnement du Bureau, seront entièrement à la charge de la FAO. La contribution du Gouvernement est détaillée dans l'annexe au présent Accord.

Article V. PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

Le Gouvernement appliquera à la FAO, ainsi qu'à ses fonctionnaires, fonds, biens et avoirs, les dispositions de la Convention sur les privilèges et immunités des

institutions spécialisées¹. Le Gouvernement convient également d'accorder à la FAO, ainsi qu'au Représentant de la FAO et à son personnel des privilèges et immunités non moins favorables que ceux qu'il accorde à l'un quelconque des organismes des Nations Unies ou autres organismes internationaux au Brésil et à son personnel.

Article VI. ACCÈS ET SÉJOUR

Le Gouvernement prendra toutes les dispositions nécessaires, dans le cadre de la réglementation nationale, pour faciliter l'entrée et le séjour du Brésil puis le départ de toutes les personnes qui rendront visite au Bureau du Représentant de la FAO à des fins officielles, ainsi que les voyages du personnel d'institutions nationales lorsque ceux-ci seront nécessaires pour la réalisation d'activités de la FAO.

Article VII. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle la FAO accusera réception de la notification du Gouvernement l'informant que l'Accord a été approuvé en conformité avec les procédures constitutionnelles du Brésil.

Article VIII. AMENDEMENTS

Des amendements au présent Accord peuvent être proposés par l'une ou l'autre des Parties. Tout amendement convenu pourra être entériné par un échange de notes et entrera en vigueur à la date à laquelle la FAO accusera réception de la notification du Gouvernement l'informant que l'amendement a été approuvé en conformité avec les procédures constitutionnelles du Brésil.

Article IX. RÉSILIATION

Le présent Accord pourra être résilié par les deux Parties agissant de concert, ou par l'une des Parties, qui en avisera l'autre par écrit au moins un an au préalable.

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

FAIT à Rome, le 19 novembre 1979, en deux originaux établis en langues portugaise et anglaise.

Pour le Gouvernement
de la République Fédérative du Brésil :

[Signé]

ANGELO AMAURY STABILE

Pour l'Organisation des Nations Unies
pour l'alimentation et l'agriculture :

[Signé]

EDOUARD SAOUMA

ANNEXE

1. La contribution mentionnée à l'article IV ci-dessus, que le Gouvernement sera tenu d'apporter par l'intermédiaire du Ministère de l'agriculture tant que durera le présent Accord, comprendra les éléments suivants :

- Le prêt des locaux qui constitueront le Bureau du Représentant de la FAO et comprendront, outre une pièce destinée au Représentant, cinq pièces dans des locaux séparés du

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261. Pour les textes finals et révisés des annexes publiées ultérieurement, voir vol. 71, p. 319; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 299; vol. 314, p. 309; vol. 323, p. 365; vol. 327, p. 327; vol. 371, p. 267; vol. 423, p. 285; vol. 559, p. 349; vol. 645, p. 341; vol. 1057, p. 322, et vol. 1060, p. 337.

Ministère que le Secretaria Nacional de Defesa Agropecuária (SNAD) a mis à la disposition de la FAO;

- Le prêt du mobilier, des équipements et du matériel de bureau nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du bureau du Représentant de la FAO;
- L'installation et la location mensuelle d'une imprimante télex et l'installation de téléphones, étant entendu que la FAO prendra à sa charge le coût d'usage desdits téléphones et imprimante télex;
- L'eau et l'électricité utilisées en commun avec le SNAD.

2. Le Ministère de l'agriculture recrutera et mettra à la disposition du Bureau du Représentant de la FAO le personnel technique et administratif d'appui ci-après :

- 1 ingénieur agronome
- 2 secrétaires bilingues
- 1 bibliothécaire
- 1 archiviste
- 1 chauffeur
- 1 planton

3. Le Ministère de l'agriculture fournira, par l'intermédiaire du SNAD, des services d'entretien et de nettoyage des locaux, ainsi que certains services d'entretien des véhicules officiels de la FAO (lavage, lubrification et changements d'huile).

4. Les questions qui n'auraient pas été abordées ou que soulèveraient les changements qui pourraient s'avérer nécessaires pour mieux assurer l'application de l'article IV de l'Accord auquel se rapporte la présente annexe seront résolues par consentement mutuel entre le Ministère de l'agriculture et la FAO, en consultation avec le Ministère des relations extérieures.

No. 19961

**BRAZIL
and
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

**Exchange of notes constituting an agreement concerning the
development of a biochemical process against coffee
rust. Brasília, 5 May 1981**

Authentic texts: German and Portuguese.

Registered by Brazil on 23 June 1981.

**BRÉSIL
et
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE**

**Échange de notes constituant un accord sur la mise au point
d'un traitement biochimique contre la rouille du café.
Brasília, 5 mai 1981**

Textes authentiques : allemand et portugais.

Enregistré par le Brésil le 23 juin 1981.

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT¹ BETWEEN BRAZIL AND THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY CONCERNING THE DEVELOPMENT OF A BIOCHEMICAL PROCESS AGAINST COFFEE RUST

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD¹ ENTRE LE BRÉSIL ET LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE SUR LA MISE AU POINT D'UN TRAITEMENT BIOCHIMIQUE CONTRE LA ROUILLE DU CAFÉ

I

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

DER BOTSCHAFTER DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

EZ 445.85/317/81

Brasilia, den 5. Mai 1981

Herr Minister,

ich beehre mich, Ihnen im Namen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unter Bezugnahme auf die Note DCOPT/DPB/DE-I/114/644(B46)(F36) vom 17. April 1979 sowie in Ausführung des Rahmenabkommens zwischen unseren beiden Regierungen vom 30. November 1963 über Technische Zusammenarbeit folgende Vereinbarung über die Entwicklung eines biochemischen Verfahrens gegen Kaffeeroost am Kaffeebaum vorzuschlagen:

I. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und die Regierung der Föderativen Republik Brasilien arbeiten gemeinsam bei der Resistenzmittelforschung mit dem Ziel der Entwicklung eines biochemischen Verfahrens gegen Kaffeeroost am Kaffeebaum.

Durch Untersuchungen auf den Gebieten der Biochemie, Phytopathologie und Genetik soll zur Klärung der Resistenz, bzw. Anfälligkeit von Sorten des Kaffeebaumes, zur Auffindung von resistentem Züchtungsmaterial, zur Erreichung einer induzierten Resistenz und zur Abkürzung des Züchtungsprozesses beigetragen werden.

II. Leistungen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland für das Vorhaben:

1. Sie entsendet

- a) einen wissenschaftlichen Sachverständigen für Phytopathologie und Biochemie für die Dauer von 24 Mann/Monate und
- b) Kurzzeitsachverständige in den Bereichen Phytopathologie, Biochemie, Genetik und ggf. anderen wissenschaftlichen Fachrichtungen bis zu insgesamt 18 Mann/Monate;

¹ Came into force on 5 May 1981, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

¹ Entré en vigueur le 5 mai 1981, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

2. sie liefert für die Sektion für Biochemie des Instituto Biologico, São Paulo, Sachgüter zur Erfüllung der gestellten Aufgaben im Wert von bis zu 400.000,-DM (in Worten: vierhunderttausend Deutsche Mark);

3. sie übernimmt innerhalb des Vorhabens bis zu insgesamt 15 Mann/Monate die Reise- und Aufenthaltskosten für brasilianische Fachkräfte, um ihnen für eine Dauer von jeweils bis zu drei Monaten die Teilnahme an Seminaren und Kongressen ausserhalb der Föderativen Republik Brasilien und die Ausbildung an Fachinstituten der Bundesrepublik Deutschland oder von Drittländern zu ermöglichen;

4. sie bildet bis zu drei brasilianische Fachkräfte, insgesamt bis zu 54 Mann/Monate in der Bundesrepublik Deutschland oder einem dritten Land fort, die nach ihrer Rückkehr für die Weiterführung des Vorhabens eingesetzt werden.

III. Der Regierung der Föderativen Republik Brasilien obliegt:

1. Sie sorgt rechtzeitig dafür, dass

- a) wissenschaftliche und technische Fachkräfte für die Bearbeitung der projektbezogenen Themen gestellt werden;
- b) Fachkräfte für die unter Nummer II Absatz 3 und 4 genannten Massnahmen benannt werden.

2. Ausser diesen Massnahmen obliegt der brasilianischen Regierung ebenfalls:

- a) sie gewährt den entsandten Sachverständigen jede Unterstützung bei der Durchführung der ihnen übertragenen Aufgaben und stellt ihnen alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung;
- b) sie stellt die erforderlichen Räumlichkeiten wie Laboratorien, Büroräume und Gewächshäuser zur Verfügung;
- c) sie bringt die Grundausstattung, Geräte und Reagenzien für ein chemisch-biologisches Laboratorium ein;
- d) sie stellt einen Dienstkraftwagen, der den deutschen entsandten Sachverständigen für Dienstfahrten zur Verfügung steht;
- e) sie übernimmt die Betriebs- und Instandhaltungskosten für Labor- und Gewächshaus, Ausrüstung sowie Dienstfahrzeug;
- f) sie übernimmt die Kosten für die zur Ausübung der Tätigkeit der deutschen Sachverständigen in Brasilien notwendigen Dienstreisen und zahlt neben den Fahrtkosten ein angemessenes Tage- und Übernachtungsgeld;
- g) sie stellt bei Bedarf Ausbildungsplätze für Fachkräfte aus lateinamerikanischen Kaffeeanbauländern zur Verfügung; die Fahrt- und Aufenthaltskosten werden aus Mitteln Dritter getragen;
- h) sie stellt den entsandten Fachkräften Wohnraum zur Verfügung oder beteiligt sich an den Mietkosten;
- i) sie befreit das im Auftrag der Regierung der Bundesrepublik Deutschland für das Vorhaben gelieferte Material von Lizenzen, Hafen-, Ein- und Ausfuhr- und sonstigen öffentlichen Abgaben sowie Lagergebühren und stellt sicher, dass das Material unverzüglich entzollt wird.

IV. Verwendung und Veröffentlichung der Ergebnisse des Vorhabens

1. Das Vorhaben arbeitet im Siune der unter Nummer I dieser Vereinbarung genannten Zielsetzung zusammen mit Institutionen der Kaffeerostforschung und Kaffeegenetik in anderen Ländern sowie sonstigen Stellen, die zur Lösung der Aufgaben auf diesen Gebieten beitragen können.

2. Beide Regierungen stimmen darin überein, dass die im Rahmen ihrer bilateralen Zusammenarbeit gewonnenen Erkenntnisse auch anderen kaffeeanbauenden Ländern zugänglich gemacht werden.

V. Die Projektträger

1. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland beauftragt mit der Durchführung ihrer Leistungen die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 6236 Eschborn.

2. Die Regierung der Föderativen Republik Brasilien benennt als Träger des Vorhabens das Instituto Biologico, São Paulo. Durchführende Stelle ist die Sektion Biochemie in der Abteilung Phytopathologie des Instituts.

3. Die nach Absatz 1 und 2 dieser Nummer beauftragten Stellen werden Einzelheiten der Durchführung des Vorhabens gemeinsam in einem Operationsplan oder in anderer geeigneter Weise festlegen und, falls nötig, der Entwicklung des Vorhabens anpassen.

VI. Im übrigen gelten die Bestimmungen des eingangs erwähnten Rahmenabkommens vom 30. November 1963 einschliesslich der Berlin Klausel (Artikel 10) auch für diese Vereinbarung.

Falls sich die Regierung der Föderativen Republik Brasilien mit den in den Nummern I bis VI enthaltenen Vorschlägen einverstanden erklärt, werden diese Note und die das Einverständnis Ihrer Regierung zum Ausdruck bringende Antwortnote Eurer Exzellenz eine Vereinbarung zwischen unseren beiden Regierungen bilden, die mit dem Datum Ihrer Antwortnote in Kraft tritt.

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

[Signed — Signé]¹

Seiner Exzellenz dem Minister für Auswärtige Beziehungen
der Föderativen Republik Brasilien
Herrn Botschafter Ramiro Elyσιο Saraiva Guerreiro
Brasília, DF

[TRANSLATION]

THE AMBASSADOR OF THE
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

EZ 445.85/317/81

Brasília, 5 May 1981

Sir,

With reference to note DCOPT/DPB/DE-I/114/644(B46)(F36) of 17 April 1979 and pursuant to the Basic Agreement on technical co-operation concluded between our two Governments on

[TRADUCTION]

L'AMBASSADEUR DE
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

EZ 445.85/317/81

Brasília, le 5 mai 1981

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur, au nom du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, de vous proposer, en me référant à la note DCOPT/DPB/DE-I/114/644(B46)(F36) du 17 avril 1979, et

¹ Signed by Franz Joachim Schoeller — Signé par Franz Joachim Schoeller.

30 November 1963,¹ I have the honour to propose to you, on behalf of the Federal Republic of Germany, the following Agreement concerning the development of a biochemical process against coffee rust:

I. The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Federative Republic of Brazil shall work jointly in investigating means of resistance with a view to developing a biochemical process against coffee rust.

Studies in the fields of biochemistry, plant pathology and genetics shall be designed to contribute toward the clarification of the mechanism of resistance, or susceptibility of coffee-plant varieties, the discovery of resistant strains for cultivation, the achievement of induced resistance and the shortening of the cultivation process.

II. The contributions of the Government of the Federal Republic of Germany to the project shall be as follows:

1. It shall assign:

- (a) One scientific specialist in plant pathology and biochemistry for a period of 24 man/months; and
- (b) Specialists in the fields of plant pathology, biochemistry, genetics and possibly other branches of scientific study, to be appointed on a short-term basis for a total period of up to 18 man/months;

2. It shall supply the Biochemistry Department of the Biological Institute of São Paulo with material goods for the completion of the proposed tasks, for a value of up to DM 400,000 (four hundred thousand deutsche mark);

3. It shall, within the framework of the project, defray the travel and living expenses of Brazilian technicians for up to a total of 15 man/months, to enable them, for a period of up to three months

en application de l'Accord de base relatif à la coopération technique conclu entre nos deux gouvernements le 30 novembre 1963', l'Accord suivant sur la mise au point d'un traitement biochimique contre la rouille du café :

I. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil collaborent à la recherche d'un agent de résistance pour mettre au point un traitement biochimique contre la rouille du café.

Des recherches dans les domaines de la biochimie, de la phytopathologie et de la génétique devraient contribuer à élucider le mécanisme de résistance ou, selon le cas, la fragilité de certaines espèces de caféiers, à trouver des cultures résistantes, à obtenir une résistance induite et à abrégé le processus de culture.

II. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne fournira les prestations suivantes :

1. Il enverra :

- a) Un expert scientifique en phytopathologie et en biochimie, pour une durée de 24 mois-homme; et
- b) A titre temporaire, des spécialistes de phytopathologie, de biochimie, de génétique et, le cas échéant, d'autres branches scientifiques, pour une durée totale maximale de 18 mois-homme;

2. Il fournira à la Section de biochimie de l'Instituto Biologico de São Paulo l'équipement nécessaire à l'exécution des tâches prévues dans le projet, pour une valeur totale maximale de 400 000 DM (quatre cent mille deutsche marks);

3. Il prendra à sa charge, dans le cadre du projet et jusqu'à concurrence de 15 mois-homme, les frais de voyage et de séjour de spécialistes brésiliens pour leur permettre pendant une durée maximale

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 657, p. 301.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 657, p. 301.

each, to take part in seminars and congresses outside the Federative Republic of Brazil and receive training in specialized institutions of the Federal Republic of Germany or third countries;

4. It shall provide advanced training for a total period of up to 54 man/months, in the Federal Republic of Germany or a third country, for up to three Brazilian technicians, who, upon returning, shall be employed in the continuation of the project.

III. The contributions of the Government of the Federative Republic of Brazil shall be as follows:

1. It shall provide, in a timely fashion, for:

- (a) The appointment of scientific and technical personnel to deal with project-related subjects;
- (b) The designation of technicians for the measures specified in section II, paragraphs 3 and 4;

2. In addition to these measures, the Brazilian Government shall also:

- (a) Grant the German specialists who are assigned, every kind of support in the performance of the tasks assigned to them and make the necessary documents available to them;
- (b) Make available the requisite premises, such as laboratories, office space and greenhouses;
- (c) Provide the basic equipment, apparatus and reagents for a chemistry-biology laboratory;
- (d) Provide a service vehicle, which shall be available to the German specialists assigned to the project, for work-related travel;
- (e) Defray the operating and maintenance costs of the laboratory, greenhouse, equipment and service vehicle;
- (f) Bear the costs of travel of the German specialists in Brazil, as required

de trois mois, de participer à des séminaires et congrès en dehors de la République fédérative du Brésil et de se perfectionner dans des instituts professionnels de la République fédérale d'Allemagne ou de pays tiers;

4. Il assurera, en République fédérale d'Allemagne ou dans un pays tiers, pour une durée maximale de 54 mois-homme, le perfectionnement d'un maximum de trois techniciens brésiliens, qui seront, à leur retour, affectés à la poursuite du projet.

III. Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil se chargera :

1. De fournir en temps voulu :

- a) Le personnel qualifié scientifique et technique nécessaire à la mise en place des activités prévues dans le projet;
- b) Les techniciens visés aux paragraphes 3 et 4 de la section II.

2. Outre ces mesures, le Gouvernement brésilien se chargera :

- a) D'accorder aux spécialistes allemands l'appui nécessaire à l'exécution de leur mission et de mettre à leur disposition tous les documents nécessaires;
- b) De mettre à disposition les locaux nécessaires tels que laboratoires, bureaux et serres;
- c) De fournir l'équipement de base, les instruments et les réactifs pour un laboratoire de biochimie;
- d) De mettre un véhicule de service à la disposition des experts allemands pour leurs déplacements de service;
- e) De payer les frais d'exploitation et d'entretien du laboratoire, des serres, de l'équipement et du véhicule de service;
- f) De payer les frais de déplacement des experts allemands à l'intérieur du

in connection with the performance of their activities, and pay, in addition to their transport costs, a suitable *per diem* and travel allowance;

- (g) Provide, if need be, training openings for technicians from Latin American coffee-growing countries, whose travel and living expenses shall be defrayed out of third-party funds;
- (h) Provide accommodation for the specialists who are assigned or pay a share of their rent costs;
- (i) Exempt the materials supplied for the project on behalf of the Government of the Federal Republic of Germany from licences, port charges, import and export duties and other public charges and storage fees and ensure the prompt customs clearance of the materials.

IV. Use and publication of project results:

1. In keeping with the objective specified in section I of this Arrangement, the project shall proceed in collaboration with coffee research and coffee genetics institutes in other countries and other institutions capable of contributing to the solution of the problems in those fields.

2. The two Governments agree that knowledge obtained within the framework of their bilateral co-operation shall be made available to other coffee-growing countries as well.

V. Executing agencies of the project:

1. The Government of the Federal Republic of Germany shall commission the Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH [German Technical Co-operation Company], 6236 Eschborn, to ensure execution in respect of its contributions.

2. The Government of the Federative Republic of Brazil shall designate as

Brésil; outre le remboursement de leurs frais de transport, il leur accordera une indemnité journalière et une indemnité de logement adéquates;

- g) De mettre, si nécessaire, des centres de formation à la disposition de techniciens provenant de pays latino-américains producteurs de café; leurs frais de voyage et de séjour seront supportés par le pays tiers;
- h) De mettre des logements à la disposition des spécialistes allemands ou de participer à leur loyer;
- i) D'exonérer de licences, taxes portuaires, droits d'importation et d'exportation et de toutes autres redevances, ainsi que de frais d'entreposage, le matériel procuré par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et de veiller à ce que celui-ci soit dédouané sans délai.

IV. Utilisation et publication des résultats du projet :

1. Dans l'esprit des objectifs stipulés à la section I du présent Accord, les Parties collaboreront dans le cadre du projet, avec les institutions de recherche sur la rouille du café et la génétique du café appartenant à d'autres pays ainsi qu'avec les autres organismes qui peuvent contribuer à la solution des problèmes dans ce domaine.

2. Les deux gouvernements sont d'accord pour que les autres pays producteurs de café aient également accès aux connaissances acquises dans le cadre de leur coopération bilatérale.

V. Entités chargées du projet :

1. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne délègue l'exécution des prestations qui lui incombent à la Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 6236 Eschborn.

2. Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil délègue la

executing agency for the project the Biological Institute of São Paulo. The Biochemistry Section of the Department of Plant Pathology of the Institute shall be in charge of execution.

3. The authorities commissioned under paragraphs 1 and 2 of this section shall jointly establish the particulars of execution of the project in a plan of operations or in any other appropriate manner and shall make whatever adjustments may be necessary in the course of project execution.

VI. In all other respects, the provisions of the above-mentioned Basic Agreement of 30 November 1963, including the Berlin clause (article 10), shall apply also to this Arrangement.

If the Government of the Federative Republic of Brazil agrees to the proposals in sections I to VI, this note together with your reply expressing your Government's agreement shall constitute an agreement between our two Governments, to enter into force on the date of your reply.

Accept, Sir, etc.

[FRANZ JOACHIM SCHOELLER]

His Excellency
the Minister for Foreign Affairs
of the Federative Republic of Brazil
Ambassador
Ramiro Elysio Saraiva Guerreiro
Brasília, DF

responsabilité du projet à l'Instituto Biológico de São Paulo. L'organisme exécutant est la Section de biochimie de la Division de phytopathologie de l'Institut.

3. Les organismes mandatés aux termes des paragraphes 1 et 2 arrêteront d'un commun accord les modalités d'exécution du projet selon un plan d'opération ou par tout autre moyen plus approprié et l'adapteront, si nécessaire, à l'évolution du projet.

VI. Pour le reste, ce sont les dispositions de l'Accord de base du 30 novembre 1963, y compris la clause de Berlin (article 10), qui s'appliquent.

Si le Gouvernement de la République fédérative du Brésil se déclare d'accord avec les propositions des sections I à VI, la présente note et la réponse de Votre Excellence me notifiant cet accord constitueront entre nos deux gouvernements un accord qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veillez agréer, etc.

[FRANZ JOACHIM SCHOELLER]

Son Excellence
le Ministre des affaires étrangères
de la République fédérative du Brésil
Monsieur l'Ambassadeur
Ramiro Elysio Saraiva Guerreiro
Brasília, DF

II

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

DCOPT/DE-I/DPB/DAI/C/91/644(B46)(F36)

Em 5 de maio de 1981

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de acusar recebimento da nota nº EZ 445.85/317/81, datada de hoje, cujo teor em português é o seguinte:

“Senhor Ministro,

Com referência à nota DCOPT/DPB/DE-I/114/644(B46)(F36), de 17 de abril de 1979, bem como em execução do Acordo Básico de Cooperação Técnica, de 30 de novembro de 1963, concluído entre os nossos dois Governos, tenho a honra de propor a Vossa Excelência, em nome do Governo da República Federal da Alemanha, o seguinte Ajuste sobre o desenvolvimento de processo bioquímico contra a ferrugem no cafeeiro.

I. O Governo da República Federal da Alemanha e o Governo da República Federativa do Brasil cooperarão, conjuntamente, na pesquisa sobre meios de resistência, visando a desenvolver um processo bioquímico contra a ferrugem no cafeeiro. Os estudos, a serem desenvolvidos nas áreas da bioquímica, fitopatologia e genética, deverão contribuir para esclarecer o mecanismo da resistência, isto é, a suscetibilidade das variedades do cafeeiro, obter cultivares resistentes, alcançar uma resistência induzida e acelerar o processo de cultivo.

II. Contribuições do Governo da República Federal da Alemanha ao projeto.

1. Enviará

- a) um pesquisador em fitopatologia e bioquímica, pelo prazo de 24 homens/mês; e
- b) especialistas, a curto prazo, nas áreas de fitopatologia, bioquímica, genética e, caso necessário, em outros ramos científicos, por um prazo total de até 18 homens/mês;

2. Fornecerá, à Seção de Bioquímica de Instituto Biológico de São Paulo, equipamentos, para o cumprimento das tarefas previstas no projeto, no valor de até DM 400.000 (quatrocentos mil marcos alemães);

3. Custeará, no âmbito do projeto, por um prazo total de até 15 homens/mês, as despesas de viagem e estada para técnicos brasileiros, a fim de lhes ensinar, por períodos não superiores a três meses cada um, a participação em seminários e congressos fora da República Federativa do Brasil e o treinamento em instituições especializadas da República Federal da Alemanha e/ou de terceiros países, e

4. Facultará estágios de aperfeiçoamento, por um período total de até 54 homens/mês, na República Federal da Alemanha, ou em terceiro país, para até 3 técnicos brasileiros que, após seu regresso, darão prosseguimento ao projeto.

III. Ao Governo da República Federativa do Brasil caberá:

1. Prover, oportunamente,

- a) a designação de pesquisadores e técnicos para desenvolverem atividades pertinentes ao projeto; e
- b) a indicação de técnicos para participar das medidas previstas no Item II, parágrafos 3 e 4.

2. Além dessas providências, caberá, também, ao Governo brasileiro:

- a) conceder aos especialistas alemães enviados as facilidades indispensáveis à realização das tarefas de que forem incumbidos, colocando-lhes à disposição toda a documentação necessária e disponível.

- b) colocar à disposição as instalações necessárias, tais como laboratórios, escritórios e estufas;
- c) prover de equipamento básico, aparelhos e reagentes em laboratório químico-biológico;
- d) colocar à disposição dos especialistas alemães, enviados, para exercício de suas funções, um veículo de serviço;
- e) custear as despesas decorrentes do funcionamento e da manutenção do laboratório, das estufas, do equipamento e do veículo de serviço;
- f) arcar com as despesas das viagens a serviço dos especialistas alemães, necessárias ao exercício de suas funções no Brasil, pagando-lhes, além das despesas de transporte, a hospedagem e diárias adequadas;
- g) conceder, quando necessário, vagas para treinamento de técnicos provenientes de outros países latino-americanos produtores de café, desde que suas despesas de viagem e estada sejam custeadas com recursos de terceiros;
- h) proporcionar, aos técnicos alemães enviados, moradia ou custear parte das despesas de sua locação; e
- i) isentar de licenças, taxas portuárias, direitos de importação e exportação, e demais encargos fiscais, bem como de taxas de armazenamento, o material fornecido ao projeto por incumbência do Governo da República Federal da Alemanha, providenciando seu pronto desembaraço alfandegário.

IV. Da utilização e difusão dos resultados do projeto.

1. Visando às metas referidas no Item I deste Ajuste, proceder-se-á, no âmbito do projeto, à colaboração com instituições de pesquisa sobre a “ferugem” e a genética do cafeeiro em outros países, bem como com outros organismos que possam contribuir para o equacionamento dos problemas nesses setores.

2. Ambos os Governos concordam com que também outros países produtores de café tenham acesso aos resultados obtidos no âmbito dessa cooperação bilateral.

V. Dos executores do projeto.

1. O Governo da República Federal da Alemanha encarregará da execução de suas contribuições a “Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH” (Sociedade Alemã de Cooperação Técnica), em 6236 Eschborn.

2. O Governo da República Federativa do Brasil designará, como entidade responsável pelo projeto, o Instituto Biológico de São Paulo, ficando a Seção de Bioquímica Fitopatológica, daquele Instituto, encarregada de sua execução.

3. Os órgãos encarregados, nos termos dos parágrafos 1 e 2 deste Item, determinarão, de comum acordo, através de um plano operacional ou de outra forma adequada, os pormenores da implementação do projeto, adaptando-os, caso necessário, durante sua execução.

VI. De resto, aplicar-se-ão também ao presente Ajuste as disposições de acima referido Acordo Básico, de 30 de novembro de 1963, inclusive a cláusula de Berlim (Artigo 10).

Caso o Governo da República Federativa do Brasil concorde com as propostas contidas nos Itens I a VI, esta nota e a de resposta de Vossa Excelência,

em que se expresse a concordância de seu Governo, constituirão um Ajuste entre os nossos dois Governos, a entrar em vigor na data da nota de resposta de Vossa Excelência.

Permita-me, Senhor Ministro, apresentar os protestos da minha mais alta consideração.”

2. Em resposta, informo Vossa Excelência de que o Governo brasileiro concorda com os termos da nota acima transcrita, a qual, juntamente com a presente, passa a constituir um Ajuste entre os nossos dois Governos, a entrar em vigor na data de hoje.

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

a) RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

A Sua Excelência o Senhor Franz Joachim Schoeller
Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário
da República Federal da Alemanha

[TRANSLATION]

DCOPT/DE-I/DPB/DAI/C/91/644(B46)(F36)

5 May 1981

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your note No. EZ 445.85/317/81, of today's date, the text of which, in Portuguese, reads as follows:

[See note I]

2. In reply, I inform you that the Brazilian Government agrees to the terms of the foregoing note, which, together with this note, shall constitute an Arrangement between our two Governments, to enter into force on today's date.

Accept, Sir, etc.

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

His Excellency
Mr. Franz Joachim Schoeller
Ambassador Extraordinary
and Plenipotentiary
of the Federal Republic of Germany

[TRADUCTION]

DCOPT/DE-I/DPB/DAI/C/91/644(B46)(F36)

Le 5 mai 1981

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note n° EZ 445.85/317/81, en date de ce jour, dont la teneur en portugais est la suivante :

[Voir note I]

2. En réponse, j'ai le plaisir de vous informer que le Gouvernement brésilien accepte les dispositions de la note ci-dessus, qui constituera, avec la présente note, un accord entre nos deux gouvernements entrant en vigueur ce jour.

Veuillez agréer, etc.

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Son Excellence
Monsieur Franz Joachim Schoeller
Ambassadeur extraordinaire
et plénipotentiaire
de la République fédérale d'Allemagne

ANNEX A

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

ANNEXE A

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

ANNEX A

No. 521. CONVENTION ON THE PRIVILEGES AND IMMUNITIES OF THE SPECIALIZED AGENCIES. APPROVED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 21 NOVEMBER 1947¹

APPLICATION in respect of the World Meteorological Organization

Notification received on:

24 June 1981

URUGUAY

(With effect from 24 June 1981.)

Registered ex officio on 24 June 1981.

ANNEXE A

N° 521. CONVENTION SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DES INSTITUTIONS SPÉCIALISÉES. APPROUVÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 21 NOVEMBRE 1947¹

APPLICATION à l'Organisation météorologique mondiale

Notification reçue le :

24 juin 1981

URUGUAY

(Avec effet au 24 juin 1981.)

Enregistré d'office le 24 juin 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 33, p. 261. For final or revised texts of annexes to the Convention transmitted to the Secretary-General subsequent to the date of its registration, see: vol. 71, p. 318; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 298; vol. 314, p. 308; vol. 323, p. 364; vol. 327, p. 326; vol. 371, p. 266; vol. 423, p. 284; vol. 559, p. 348, and vol. 645, p. 340; for other subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 14, as well as annex A in volumes 936, 945, 950, 954, 972, 973, 981, 982, 999, 1007, 1026, 1038, 1041, 1046, 1057, 1060, 1061, 1126, 1129, 1143, 1144, 1147 and 1155.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 33, p. 261. Pour les textes finals ou révisés d'annexes communiqués au Secrétaire général postérieurement à la date d'enregistrement de la Convention, voir : vol. 71, p. 319; vol. 79, p. 326; vol. 117, p. 386; vol. 275, p. 299; vol. 314, p. 309; vol. 323, p. 365; vol. 327, p. 327; vol. 371, p. 267; vol. 423, p. 285; vol. 559, p. 349, et vol. 645, p. 341; pour d'autres faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 936, 945, 950, 954, 972, 973, 981, 982, 999, 1007, 1026, 1038, 1041, 1046, 1057, 1060, 1061, 1126, 1129, 1143, 1144, 1147 et 1155.

No. 2545. CONVENTION RELATING TO THE STATUS OF REFUGEES. SIGNED AT GENEVA ON 28 JULY 1951¹

N° 2545. CONVENTION RELATIVE AU STATUT DES RÉFUGIÉS. SIGNÉE À GENÈVE LE 28 JUILLET 1951¹

ACCESSION

ADHÉSION

Instrument deposited on:

Instrument déposé le :

23 June 1981

23 juin 1981

ANGOLA

ANGOLA

(With effect from 21 September 1981.

(Avec effet au 21 septembre 1981.

Adopting alternative (b) under article 1 (B).)

Avec adoption de la formule b prévue par le paragraphe B de l'article 1.)

With the following declarations:

Avec les déclarations suivantes :

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

“O Governo da República Popular de Angola declara por outro lado que as disposições da presente Convenção serão aplicáveis em Angola sob condição de que não sejam nem contrárias às disposições constitucionais e legislativas em vigor na República Popular de Angola nem incompatíveis com elas, nomeadamente no que diz respeito aos Artigos 7, 13, 15, 18 e 24 da Convenção. Estas disposições não podem ser interpretadas como concedendo a quaisquer categorias de estrangeiros residentes em Angola direitos mais extensos do que aqueles de que gozam os cidadãos Angolanos.

O Governo da República Popular de Angola considera também que as disposições dos Artigos 8º e 9º da Convenção não podem ser interpretados como limitando o seu direito de tomar para com um refugiado ou um grupo de refugiados as medidas que julgar necessárias para a salvaguarda dos interesses nacionais e para o respeito da sua soberania, sempre que as circunstâncias o cxijam.”

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

The Government of the People's Republic of Angola also declares that the provisions of the Convention shall be applicable in Angola provided that they are not contrary to or incompatible with the constitutional and legal provisions in force in the People's Republic of Angola, especially as regards articles 7, 13, 15, 18 and 24 of the Convention. Those provisions shall not be construed so as to accord to any category of aliens resident in Angola

Le Gouvernement de la République populaire d'Angola déclare d'autre part que les dispositions de la présente Convention seront applicables en Angola à condition qu'elles ne soient ni contraires aux dispositions constitutionnelles et législatives en vigueur dans la République populaire d'Angola, ni incompatibles avec elles, notamment en ce qui concerne les articles 7, 13, 15, 18 et 24 de la Convention. Ces dispositions ne peuvent pas

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 189, p. 137; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 14, as well as annex A in volumes 917, 995, 1015, 1018, 1023, 1051, 1065, 1073, 1079, 1081, 1098, 1102, 1108, 1119, 1122, 1155, 1165, 1172, 1182, 1207 and 1225.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 189, p. 137; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 2 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 917, 995, 1015, 1018, 1023, 1051, 1065, 1073, 1079, 1081, 1098, 1102, 1108, 1119, 1122, 1155, 1165, 1172, 1182, 1207 et 1225.

more extensive rights than are enjoyed by Angolan citizens.

The Government of the People's Republic of Angola also considers that the provisions of articles 8 and 9 of the Convention cannot be construed so as to limit its right to adopt in respect of a refugee or group of refugees such measures as it deems necessary to safeguard national interests and to ensure respect for its sovereignty, whenever circumstances so require.

With the following reservations:

Ad artigo 17: O Governo da República Popular de Angola aceita as obrigações enunciadas no Artigo 17º sob reserva de que:

a) o parágrafo primeiro do presente artigo não será interpretado como significando que os refugiados deverão beneficiar dos mesmos privilégios eventualmente concedidos aos estrangeiros provenientes de países com os quais a República Popular de Angola tenha assinado acordos de cooperação especiais.

b) o parágrafo segundo do presente artigo será interpretado como uma recomendação e não como uma obrigação.

Ad artigo 26: O Governo da República Popular de Angola reserva-se ao direito de fixar, transferir ou delimitar o lugar de residência de certos refugiados ou grupos de refugiados, assim como de limitar a sua liberdade de deslocação, quando razões de ordem nacional ou internacional o aconselharem.

[TRANSLATION]

Ad article 17: The Government of the People's Republic of Angola accepts the obligations set forth in article 17, provided that:

(a) Paragraph 1 of this article shall not be interpreted to mean that refugees must enjoy the same privileges as may be accorded to nationals of countries with which the People's Republic of Angola has signed special cooperation agreements;

(b) Paragraph 2 of this article shall be construed as a recommendation and not as an obligation.

Ad article 26: The Government of the People's Republic of Angola reserves the right to prescribe, transfer or circumscribe the place of residence of certain refugees or groups of refugees, and to restrict their freedom of

être interprétées comme accordant à une quelconque catégorie d'étrangers résidant en Angola des droits plus étendus que ceux dont jouissent les citoyens angolais.

Le Gouvernement de la République populaire d'Angola considère en outre que les dispositions des articles 8 et 9 de la Convention ne peuvent être interprétées comme limitant son droit de prendre envers un réfugié ou un groupe de réfugiés les mesures qu'il estime nécessaires pour la sauvegarde des intérêts nationaux et le respect de la souveraineté nationale, chaque fois que les circonstances l'exigent.

Avec les réserves suivantes :

[TRADUCTION]

Article 17: Le Gouvernement de la République populaire d'Angola accepte les obligations énoncées à l'article 17, sous réserve que :

a) Le paragraphe 1 du présent article ne soit pas interprété comme signifiant que les réfugiés devront bénéficier des mêmes privilèges que ceux qui sont éventuellement accordés aux ressortissants des pays avec lesquels la République populaire d'Angola aura signé des accords de coopération spéciaux;

b) Le paragraphe 2 du présent article soit interprété comme une recommandation et non comme une obligation.

Article 26: Le Gouvernement de la République populaire d'Angola se réserve le droit de fixer, de transférer ou de délimiter le lieu de résidence de certains réfugiés ou groupes de réfugiés, ainsi que de limiter leur

movement, whenever considerations of national or international order make it advisable to do so.

Registered ex officio on 23 June 1981.

liberté de déplacement, lorsque cela est souhaitable pour des raisons d'ordre national ou international.

Enregistré d'office le 23 juin 1981.

N° 5042. ACCORD¹ RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LA FINLANDE ET LA SUISSE. SIGNÉ À BERNE LE 7 JANVIER 1959

MODIFICATION² de l'annexe à l'Accord susmentionné

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

Tableau I

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter des services aériens :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Finlande</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Suisse	— Francfort s. M. ou Düsseldorf ou Hanovre — Copenhague — Stockholm	Deux points	—

Tableau II

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Finlande peut exploiter des services aériens :

<i>Points de départ</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Suisse</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Finlande	— Malmö — Copenhague — Cologne — Francfort s. M.	Deux points	—

NOTES. 1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.

2. Chaque entreprise désignée peut desservir des points intermédiaires non mentionnés, à condition qu'aucun des droits de trafic ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

Texte authentique de la modification : français.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 353, p. 173, et annexe A des volumes 392 et 646.

² Convenue par les Parties le 19 novembre 1979 et entrée en vigueur le 19 novembre 1979 par un échange de notes.

No. 5042. AGREEMENT¹ CONCERNING AIR SERVICES BETWEEN FINLAND AND SWITZERLAND. SIGNED AT BERNE ON 7 JANUARY 1959

MODIFICATION² of the annex to the above-mentioned Agreement

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ANNEX

SCHEDULES OF ROUTES

Schedule I

Routes on which the airline designated by Switzerland may operate air services:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Finland</i>	<i>Points beyond</i>
Points in Switzerland	– Frankfurt am Main or Düsseldorf or Hanover – Copenhagen – Stockholm	Two points	–

Schedule II

Routes on which the airline designated by Finland may operate air services:

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate points</i>	<i>Points in Switzerland</i>	<i>Points beyond</i>
Points in Finland	– Malmö – Copenhagen – Cologne – Frankfurt am Main	Two points	–

NOTES. 1. Points on the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on all or some flights.

2. Each designated airline may serve intermediate points which have not been specified, provided that no traffic rights are exercised between such points and the territory of the other Contracting Party.

Authentic text of the modification: French.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 353, p. 173, and annex A in volumes 392 and 646.

² Agreed upon between the Parties on 19 November 1979 and came into force on 19 November 1979 by an exchange of notes.

No. 7310. VIENNA CONVENTION ON
DIPLOMATIC RELATIONS. DONE AT
VIENNA ON 18 APRIL 1961¹

N° 7310. CONVENTION DE VIENNE
SUR LES RELATIONS DIPLO-
MATIQUES. FAITE À VIENNE LE
18 AVRIL 1961¹

OBJECTION to the reservations made upon
accession by Saudi Arabia²

OBJECTION aux réserves formulées lors de
l'adhésion par l'Arabie saoudite²

Notification received on:

Notification reçue le :

23 June 1981

23 juin 1981

BULGARIA

BULGARIE

The objection reads as follows:

L'objection se lit comme suit :

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

"The Government of the People's Republic of Bulgaria does not consider itself bound by the reservation made by the Government of the Kingdom of Saudi Arabia on its accession to the Vienna Convention on Diplomatic Relations regarding the immunity of the diplomatic bag and the right of the competent authorities of the Kingdom of Saudi Arabia to demand the opening of the diplomatic bag and, in case of refusal on the part of the diplomatic mission concerned, its return.

Le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie ne se considère pas lié par la réserve faite par le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite dans son instrument d'adhésion à la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques en ce qui concerne l'immunité de la valise diplomatique et le droit qu'auraient les autorités compétentes du Royaume d'Arabie saoudite d'exiger l'ouverture de la valise diplomatique et, en cas de refus de la part de la mission diplomatique concernée, d'ordonner le renvoi de ladite valise.

It is the understanding of the Government of the People's Republic of Bulgaria that the reservation thus made is in violation of article 27, para. 4, of the 1961 Convention on Diplomatic Relations."

De l'avis du Gouvernement de la République populaire de Bulgarie, cette réserve constitue une violation du paragraphe 4 de l'article 27 de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques de 1961.

Registered ex officio on 23 June 1981.

Enregistré d'office le 23 juin 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 500, p. 95; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 7 to 14, as well as annex A in volumes 905, 939, 940, 942, 943, 949, 950, 958, 973, 982, 985, 987, 988, 1021, 1028, 1031, 1032, 1033, 1035, 1036, 1037, 1038, 1039, 1040, 1043, 1051, 1053, 1055, 1056, 1057, 1058, 1060, 1061, 1066, 1074, 1078, 1088, 1090, 1092, 1098, 1102, 1110, 1130, 1137, 1139, 1140, 1141, 1147, 1155, 1161, 1197, 1198, 1202, 1207, 1213, 1223 and 1225.

² *Ibid.*, vol. 1213, No. A-7310.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 500, p. 95; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 7 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 905, 939, 940, 942, 943, 949, 950, 958, 973, 982, 985, 987, 988, 1021, 1028, 1031, 1032, 1033, 1035, 1036, 1037, 1038, 1039, 1040, 1043, 1051, 1053, 1055, 1056, 1057, 1058, 1060, 1061, 1066, 1074, 1078, 1088, 1090, 1092, 1098, 1102, 1110, 1130, 1137, 1139, 1140, 1141, 1147, 1155, 1161, 1197, 1198, 1202, 1207, 1213, 1223 et 1225.

² *Ibid.*, vol. 1213, n° A-7310.

No. 8791. PROTOCOL RELATING TO
THE STATUS OF REFUGEES. DONE
AT NEW YORK ON 31 JANUARY 1967¹

Nº 8791. PROTOCOLE RELATIF AU
STATUT DES RÉFUGIÉS. FAIT À NEW
YORK LE 31 JANVIER 1967¹

ACCESSION

ADHÉSION

Instrument deposited on:

Instrument déposé le :

23 June 1981

23 juin 1981

ANGOLA

ANGOLA

(With effect from 23 June 1981.)

(Avec effet au 23 juin 1981.)

With the following declaration:

Avec la déclaration suivante :

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

“Ao aderir ao Protocolo de 31 de Janeiro de 1967 relativo ao estatuto dos refugiados, e em conformidade com o parágrafo 1 do seu Artigo VII, o Governo da República Popular de Angola declara que não se considera ligado pelo seu Artigo IV relativo à liquidação dos diferendos no que respeita à sua interpretação.”

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

In its instrument of accession to the Protocol, the Government of Angola declared, in accordance with article VII, paragraph 1, that it does not consider itself bound by article IV of the Protocol, concerning settlement of disputes relating to the interpretation of the Protocol.

Dans son instrument d'adhésion au Protocole, le Gouvernement angolais a déclaré, conformément au paragraphe 1 de l'article VII, qu'il ne se considère pas lié par l'article IV du Protocole, relatif au règlement des différends concernant l'interprétation du Protocole.

Registered ex officio on 23 June 1981.

Enregistré d'office le 23 juin 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 606, p. 267; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 9 to 14, as well as annex A in volumes 903, 936, 958, 995, 1015, 1018, 1023, 1051, 1065, 1073, 1079, 1098, 1102, 1108, 1119, 1122, 1155, 1160, 1161, 1165, 1172, 1182, 1202 and 1225.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 606, p. 267; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 9 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 903, 936, 958, 995, 1015, 1018, 1023, 1051, 1065, 1073, 1079, 1098, 1102, 1108, 1119, 1122, 1155, 1160, 1161, 1165, 1172, 1182, 1202 et 1225.

No. 9244. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE AND THE GOVERNMENT OF JAPAN FOR AIR SERVICES. SIGNED AT SINGAPORE ON 14 FEBRUARY 1967¹

N° 9244. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR ET LE GOUVERNEMENT DU JAPON RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. SIGNÉ À SINGAPOUR LE 14 FÉVRIER 1967¹

AMENDMENT to the schedule of the above-mentioned Agreement

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

By an agreement in the form of an exchange of notes dated at Singapore on 1 July 1980, which came into force on 1 July 1980, the date of the note in reply, the schedule to the above-mentioned Agreement of 14 February 1967 was further modified.

Par un accord sous forme d'échange de notes en date à Singapour du 1^{er} juillet 1980, lequel est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1980, date de la note de réponse, l'annexe de l'Accord susmentionné du 14 février 1967 a été à nouveau modifiée.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

"C. Pending the opening of a new international airport serving the Kansai area, the designated airline or airlines of Japan may operate through Kuala Lumpur as a point immediately before and/or immediately after Singapore, and the designated airline or airlines of the Republic of Singapore may operate through Osaka as a point immediately before and/or immediately after Tokyo."

C. En attendant l'ouverture d'un nouvel aéroport international desservant la zone de Kansai, les services assurés par l'entreprise désignée par le Japon peuvent passer par Kuala Lumpur comme point précédant ou suivant immédiatement Singapour, et les services de l'entreprise désignée par la République de Singapour peuvent passer par Osaka comme point précédant ou suivant immédiatement Tokyo.

Authentic text of the amendment: English.

Texte authentique de la modification : anglais.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 646, p. 33 and annex A in volume 826.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 646, p. 33 et annexe A du volume 826.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 12054. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF TUNISIA. SIGNED AT TUNIS ON 26 MAY 1969¹

N° 12054. ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À TUNIS LE 26 MAI 1969¹

MODIFICATION of the annex to the above-mentioned Agreement

MODIFICATION de l'annexe à l'Accord susmentionné

Effected by an agreement in the form of an exchange of notes dated at Tunis on 10 December 1979 and 18 February 1980, which came into force on 18 February 1980, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

Effectuée par un accord conclu sous forme d'échange de notes en date à Tunis des 10 décembre 1979 et 18 février 1980, qui est entré en vigueur le 18 février 1980, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

I. Fluglinien, die von den seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

¹ Abgangspunkte	² Zwischenlandepunkte	³ Punkte im Hoheitsgebiet der Republik Tunesien	⁴ Punkte darüber hinaus
1. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland		Tunis Djerba*	
2. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland		Tunis Djerba*	Tripolis
3. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland		Tunis Djerba*	Punkte in Elfenbeinküste, Ghana und Nigeria

* Jedoch nicht auf derselben Fluglinie.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 842, p. 267.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 842, p. 267.

II. Fluglinien, die von den seitens der Tunesischen Republik bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

<i>1</i> Abgangspunkte	<i>2</i> Zwischenlande- punkte	<i>3</i> Punkte im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland	<i>4</i> Punkte darüber hinaus
1. Punkte in der Tunesischen Republik		Frankfort Düsseldorf*	
2. Punkte in der Tunesischen Republik		Frankfurt Düsseldorf*	Amsterdam
3. Punkte in der Tunesischen Republik		Frankfurt Düsseldorf*	Punkte in Dänemark, Norwegen und Schwe- den

* Jedoch nicht auf derselben Fluglinie.

III. Ein bezeichnetes Unternehmen kann nach seiner Wahl einen oder mehrere Punkte auf einer festgelegten Linie auslassen, wenn der Abgangspunkt dieser Linie im Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, die das Unternehmen bezeichnet hat.

I. Routes exploitées par les entreprises désignées par la République fédérale d'Allemagne :

<i>1</i> Points d'origine	<i>2</i> Points intermédiaires	<i>3</i> Points sur le territoire de la République tunisienne	<i>4</i> Points situés au-delà
1. Points en République fédérale d'Allemagne		Tunis, Djerba*	
2. Points en République fédérale d'Allemagne		Tunis, Djerba*	Tripoli
3. Points en République fédérale d'Allemagne		Tunis, Djerba*	Points en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Nigéria

* Les deux points ne sont pas desservis sur la même route.

II. Routes exploitées par les entreprises désignées par la République tunisienne :

<i>1</i> Points d'origine	<i>2</i> Points intermédiaires	<i>3</i> Points sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne	<i>4</i> Points situés au-delà
1. Points en République Tunisienne		Francfort, Düsseldorf*	
2. Points en République Tunisienne		Francfort, Düsseldorf*	Amsterdam
3. Points en République Tunisienne		Francfort, Düsseldorf*	Points au Danemark, en Norvège et en Suède

* Les deux points ne sont pas desservis sur la même route.

III. Une entreprise désignée pourra, à son choix, laisser à l'écart un ou plusieurs points sur l'une des routes fixées, à condition que le point de départ de cette route soit situé sur le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

I. Routes operated by the airlines designated by the Federal Republic of Germany:

¹ Points of origin	² Intermediate points	³ Points in the territory of the Republic of Tunisia	⁴ Points beyond
1. Points in the Federal Republic of Germany		Tunis, Djerba*	
2. Points in the Federal Republic of Germany		Tunis, Djerba*	Tripoli
3. Points in the Federal Republic of Germany		Tunis, Djerba*	Points in Côte d'Ivoire, Ghana and Nigeria

* The two points are not served on the same route.

II. Routes operated by the airlines designated by the Republic of Tunisia:

¹ Points of origin	² Intermediate points	³ Points in the territory of the Federal Republic of Germany	⁴ Points beyond
1. Points in the Republic of Tunisia		Frankfurt, Düsseldorf*	
2. Points in the Republic of Tunisia		Frankfurt, Düsseldorf*	Amsterdam
3. Points in the Republic of Tunisia		Frankfurt, Düsseldorf*	Points in Denmark, Norway and Sweden

* The two points are not served on the same route.

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

Authentic texts of the modification: German and French.

Textes authentiques de la modification : allemand et français.

Certified statement was registered by the International Civil Aviation Organization on 19 June 1981.

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 19 juin 1981.

No. 12140. CONVENTION ON THE TAKING OF EVIDENCE ABROAD IN CIVIL OR COMMERCIAL MATTERS. OPENED FOR SIGNATURE AT THE HAGUE ON 18 MARCH 1970¹

N° 12140. CONVENTION SUR L'OBTENTION DES PREUVES À L'ÉTRANGER EN MATIÈRE CIVILE OU COMMERCIALE. OUVERTE À LA SIGNATURE À LA HAYE LE 18 MARS 1970¹

ACCEPTANCE of the accession of Barbados²

ACCEPTATION de l'adhésion de la Barbade²

Notification received by the Government of the Netherlands on:

Notification reçue par le Gouvernement néerlandais le :

5 June 1981

5 juin 1981

LUXEMBOURG

LUXEMBOURG

(With effect from 4 August 1981.)

(Avec effet au 4 août 1981.)

Certified statement was registered by the Netherlands on 24 June 1981.

La déclaration certifiée a été enregistrée par les Pays-Bas le 24 juin 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 847, p. 231, and annex A in volumes 949, 1003, 1010, 1021, 1051, 1098, 1120, 1129, 1135, 1136, 1140, 1143, 1145, 1147, 1151, 1154, 1157, 1177, 1194, 1197, 1199, 1208, 1211, 1219 and 1225.

² *Ibid.*, vol. 1219, p. 426.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 847, p. 231, et annexe A des volumes 949, 1003, 1010, 1021, 1051, 1098, 1120, 1129, 1135, 1136, 1140, 1143, 1145, 1147, 1151, 1154, 1157, 1177, 1194, 1197, 1199, 1208, 1211, 1219 et 1225.

² *Ibid.*, vol. 1219, p. 426.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

No. 12780. ACORDO SANITÁRIO ENTRE O GOVERNO ITALIANO E O GOVERNO BRASILEIRO PARA A IMPORTAÇÃO DE CARNES PELA ITÁLIA

PROTOCOLO ADICIONAL AO ACORDO SANITÁRIO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA ITALIANA, PARA O COMÉRCIO RECÍPROCO DE CARNES DE AVES E DE COELHOS

O Governo da República Federativa do Brasil e
O Governo da República Italiana,
Desejosos de ampliar o campo de aplicação do Acordo Sanitário, concluído em Brasília a 30 de outubro de 1972,
Convêm no seguinte:

Artigo I. O comércio entre o Brasil e a Itália de carnes refrigeradas ou congeladas de aves e de coelhos será feito de acordo com as condições higiênico-sanitárias indicadas na Lista anexa ao presente e em seus anexos A e B.

Artigo II. O presente Protocolo em nada prejudica as obrigações que derivam ou possam derivar para as Partes Contratantes de sua participação em acordos ou entidades de integração econômica.

Artigo III. O presente Protocolo Adicional entrará em vigor na data de sua assinatura e terá a mesma duração que o Acordo Sanitário brasileiro-italiano de 30 de outubro de 1972.

FEITO em Brasília, aos 24 dias do mês de abril de 1981, em dois exemplares originais, nas línguas portuguesa e italiana, ambos os textos fazendo igualmente fé.

Pelo Governo
da República Federativa do Brasil:

[Signed — Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Pelo Governo
da República Italiana:

[Signed — Signé]

GIUSEPPE JACOANGELI

LISTA DAS GARANTIAS E DAS CONDIÇÕES TÉCNICAS, HIGIÊNICAS E SANITÁRIAS NO QUE CONCERNE AO COMÉRCIO DE CARNES DE AVES E DE COELHOS ENTRE O BRASIL E A ITÁLIA

O comércio de carnes refrigeradas ou congeladas de aves e de coelhos entre o Brasil e a Itália deve obedecer às condições a seguir enumeradas.

Capítulo I

Nos termos da presente Lista compreende-se por:

1. *Aves*: as aves domésticas, de criação, pertencentes às seguintes espécies:
 - galo doméstico (gênero *Gallus*);
 - galinha d'angola ou *Numida maleagris* (gênero *Numida*);
 - peru ou *Maleagris gallipavo* (gênero *Maleagris*);
 - pato doméstico (gênero *Anser*);
 - ganso doméstico (gênero *Anser*);
 - pombo ou borracho doméstico (gênero *Columba*);

2. *Coelhos*: os leporídeos domésticos pertencentes ao gênero *Oryctolagus*;
3. *Carnes*: todas as partes comestíveis de aves ou de coelhos abatidos, conservadas pela ação do frio mediante:
 - refrigeração com temperatura compreendida entre 0 (zero) graus centígrados a 4 (quatro) graus centígrados se se tratar de carcaças inteiras e entre 0 (zero) graus centígrados e + 2 (dois) graus centígrados se se tratar de partes de carcaça (carnes refrigeradas);
 - congelamento com temperatura não inferior a - 12 (doze) graus centígrados (carnes congeladas);
4. *Carcaça*:
 - a) *Para as aves* o corpo inteiro após sangria, depenagem, evisceração e retirada ou não da cabeça, do pescoço, dos pés à altura do tarso, dos rins e pulmões, com asas inteiras ou cortadas em diversos níveis;
 - b) *Para os coelhos* o corpo inteiro após sangria, esfolagem, evisceração e retirada da parte distal dos artelhos, com ou sem cabeça;
5. *Miúdos*: as carnes diversas das da carcaça mencionadas nas precedentes letras a) e b) (vísceras comestíveis, cabeça, pescoço, crista, barbilhos e pés);
6. *Vísceras*: os órgãos torácico-abdominais (pulmões, coração, fígado, baço, pâncreas, rins, estômago, intestinos e, para as aves, a moela, a traquéia, o esôfago, a goela e os ovários);
7. *Evisceração*: retirada das vísceras mencionadas no precedente n. 6. A retirada dos pulmões e dos rins nas aves, e dos pulmões, coração, fígado e rins nos coelhos é facultativa;
8. *Veterinário oficial*: o veterinário designado pelas autoridades sanitárias competentes do Estado exportador;
9. *Acondicionamento*: envolvimento, em contato direto, das carnes com um invólucro constituído de película ou laminado plástico ou de outro material idôneo;
10. *Embalagem*: recipiente (caixa, cartão, caixotes, etc.) para nela serem depositadas as carnes já acondicionadas, em conformidade com o precedente n. 9, e tendo por finalidade assegurar-lhes uma perfeita proteção durante o transporte;
11. *Invólucro original*: envolvimento de forma a garantir a integridade e a autenticidade do produto contido, e feita de modo a que não seja possível o manuseio sem que o próprio invólucro seja alterado.

Capítulo II

As carnes de aves e de coelhos destinadas ao comércio entre o Brasil e a Itália devem:

- a) Ter sido obtidas em estabelecimentos de abate e de preparo mantidos sob controle veterinário permanente e reconhecidos pela autoridade central competente como idôneos para a exportação, em conformidade com as disposições dos capítulos I, II, III do Anexo A;
- b) Provir de animais
 - criados no Estado exportador;
 - originários de criações livres de doenças infecto-contagiosas, transmissíveis à espécie dos animais a que pertence;
 - situados em zona não submetida há pelo menos 40 dias a medidas de polícia veterinária em consequência do aparecimento de focos de peste aviária e de pseudo-peste aviária (doença de Newcastle) quando se tratar de aves, e de tularemia e de mixomatose quando se tratar de coelhos;
 - acompanhados até o matadouro por um certificado específico de saúde, expedido pelo veterinário responsável pelo estado sanitário da criação;
 - transportados em gaiolas e veículos previamente limpos e desinfetados com desinfetantes oficialmente reconhecidos; e

- considerados sãos e em boas condições de nutrição após inspeção sanitária veterinária *ante mortem* por parte de um veterinário oficial, em conformidade com as disposições do capítulo V do Anexo A;
- c) Ter sido submetidas a inspeção sanitária *post mortem* por parte de um veterinário oficial, em conformidade com as disposições do capítulo V do Anexo A, e consideradas incondicionalmente aptas ao consumo humano, perfeitamente sãs, salubres e genuínas;
- d) Ser munidas do carimbo de inspeção específico comprovando que foram submetidas favoravelmente à inspeção sanitária e veterinária, aposto em conformidade com as disposições do capítulo VI do Anexo A;
- e) Ser trabalhadas, manipuladas, acondicionadas, embaladas, estocadas, conservadas, expedidas e transportadas em conformidade com as disposições do Anexo A;
- f) Ser acompanhadas durante o transporte por um certificado sanitário veterinário conforme ao modelo do Anexo I, expedido por um veterinário oficial e redigido na língua do país importador. O certificado sanitário deve ser emitido no dia da expedição.

Capítulo III

Não podem, além disso, ser destinadas ao comércio entre o Brasil e a Itália as carnes obtidas de animais:

- a) mortos por causa outra que não o abate;
- b) abatidos em emergência;
- c) doentes, subnutridos;
- d) que tenham apresentado, por ocasião da inspeção *post mortem*, lesões, alterações ou malformações de qualquer natureza;
- e) que tenham sido tratados com substâncias hormonais ou anti-hormonais, com arsenicais, com antimoniais, com antibióticos (condição restrita à última semana), com amaciadores, pesticidas e similares.

São igualmente excluídas do comércio Brasil-Itália as carnes:

- a) de cor, odor, sabor e consistência anormais;
- b) inchadas, imaturas;
- c) tratadas com substâncias corantes e descolorantes, conservantes, aromatizantes, amaciadoras, com radiações ionizantes e com raios ultravioleta;
- d) tratadas ou que tenham tido contato com substâncias que influem sobre as suas características organolépticas, sobre sua salubridade, genuinidade e conservabilidade;
- e) adulteradas, sujas ou em quaisquer condições higiênicas e de conservação passíveis de objeção;
- f) contendo resíduos de pesticidas superiores àqueles previstos pela legislação do país importador;
- g) transportadas com gelo triturado colocado em contato direto com as carnes.

Capítulo IV

As carnes que, no ato da importação, sejam consideradas pelo controle veterinário não aptas ao consumo ou não conformes às disposições da presente Lista serão rejeitadas e, quando isso não for possível, após desnaturadas serão destruídas ou utilizadas para uso não alimentar, sob condição de que a decisão do veterinário da fronteira seja confirmada pela autoridade sanitária superior.

O motivo da rejeição será anotado no certificado sanitário que acompanha a remessa pelo veterinário da fronteira.

Capítulo V

Os estabelecimentos mencionados na letra *a*) do precedente capítulo 2, devem ser inscritos em registros apropriados e designados por números sob a forma de lista oficial de reconhecimento. Tais listas devem ser notificadas, através dos canais diplomáticos habituais, aos respectivos serviços veterinários centrais dos dois países. Os respectivos serviços centrais dos dois países poderão propor reciprocamente, através dos mesmos canais, modificações à lista acima mencionada (acréscimos, cancelamentos, suspensões, reinclusões).

O Ministério da Agricultura do Brasil e o Ministério da Saúde a Itália poderão propor, a qualquer momento e com a aprovação dos respectivos Governos, o envio de funcionários veterinários, com o fim de constatar as condições técnicas, higiênicas e sanitárias dos mencionados estabelecimentos. Como consequência de tais visitas, poderão ser excluídos da lista os estabelecimentos não reconhecidos como idôneos.

Capítulo VI

A. As carnes de aves provenientes e originárias dos países contratantes podem ser apresentadas para exportação sob forma de:

1. *Carcaças*, refrigeradas ou congeladas (é permitida a reintrodução na cavidade abdominal da carcaça das vísceras correspondentes, limitadas ao fígado sem a vesícula biliar, do coração sem o pericárdio e da moela sem revestimento córneo; às mencionadas vísceras, perfeitamente limpas e acondicionadas em um saco de película plástica, podem ser adicionados o pescoço sem a pele, o esôfago, a traquéia e a goela);

2. *Partes de carcaça*, refrigeradas ou congeladas, em invólucros originais que contenham a denominação anatômica e comercial das partes nelas contidas, excluídos os retalhos (*trimmings*);

3. *Miúdos*, congelados, em invólucros originais, limitados a:

- fígados sem a vesícula biliar;
- coração sem o pericárdio;
- estômago muscular (moela) sem o revestimento córneo;
- cristas e barbelas.

B. As carnes de coelho provenientes e originárias dos países contratantes podem ser apresentadas para importação sob forma de:

1. *Carcaças*, refrigeradas ou congeladas;

2. *Partes de carcaça*, refrigeradas ou congeladas, em invólucros originais, que contenham a denominação anatômica ou comercial das partes nelas contidas, excluindo-se os retalhos (*trimmings*);

3. *Miúdos*, congelados, em invólucros originais, limitados a:

- fígado sem a vesícula biliar;
- coração sem o pericárdio.

Capítulo VII

Para tornar eficaz a execução da presente Lista, os serviços veterinários centrais dos dois países trocarão regularmente os boletins estatísticos relativos às doenças infecciosas e contagiosas das aves e dos coelhos e tomarão a providência de comunicar um ao outro, com a maior urgência, o eventual surgimento de casos de considerável gravidade de doenças infecciosas que tenham caráter epizootico ou zoonótico.

ANEXO A

I. *Requisitos para o reconhecimento dos matadouros de aves e coelhos*

1. Os estabelecimentos de abate e preparo de aves e de coelhos devem compreender dois setores, um chamado “sujo” e o outro “limpo”, adequadamente separados entre si.

A. O “setor sujo” deve ter:

a) Locais, ou um lugar coberto, destinados exclusivamente a conter aves ou coelhos vivos, na imediata vizinhança do local de abate mas totalmente separados dele. Qualquer comunicação com o local de abate, além da abertura reduzida destinada à simples passagem dos animais, deve ser provida de porta com fechamento automático;

Os mencionados locais devem ser suficientemente iluminados, arejados e de capacidade bastante para evitar o acúmulo de gaiolas e permitir um controle sanitário fácil;

Em se tratando de locais abertos, deve ser assegurada a proteção dos animais contra o sol e as intempéries;

b) Um compartimento para a limpeza e desinfecção dos meios de transporte e das gaiolas; estas, uma vez limpas e desinfetadas, devem ser depositadas num local apropriado;

c) Um compartimento especial, convenientemente isolado, provido de:

— um local para tratamento dos animais considerados doentes ou suspeitos durante a inspeção sanitária *ante mortem*;

— um local reservado para o depósito das carnes mantidas em observação, das carnes não aptas para o consumo, bem como dos restos animais que deverão ser tratados como retalhos. As carnes mantidas em observação podem ser depositadas num compartimento do frigorífico desde que isolado e não destinado a outro uso;

— instalações para desnaturação e destruição das carnes insalubres, dos retalhos e dos restos animais não destinados à transformação em subprodutos industriais;

Os locais do compartimento especial devem poder ser fechados a chave;

d) Locais destinados ao depósito das penas, pelos e outros restos animais quando não forem desnaturados ou destruídos ou evacuados, diariamente, do local de abate;

e) Um local para o depósito das fezes desde que não seja evacuado imediatamente;

f) Local para o abate onde possam ser efetuadas — através de um transportador aéreo, mecânico, automático ou de velocidade regulável — as operações seguintes:

— suspensão dos animais;

— atordoamento, jugulação e sangria;

— depenagem (esfolia e extirpação da parte distal dos artelhos para os coelhos);

— lavagem e acabamento.

B. O “setor limpo” deve ter:

g) Um ou mais locais destinados:

— à evisceração;

— à toailete, escolha e colocação em forma;

— ao resfriamento das carcaças, desde que não seja efetuado “a seco” em frigorífico;

— ao seccionamento e desossa;

— ao acondicionamento e embalagem;

— à expedição.

O local destinado ao seccionamento, desossa e acondicionamento das partes da carcaça ou dos miúdos deve ser climatizado a uma temperatura não superior a + 10 (dez) graus centígrados. Qualquer abertura entre o local de evisceração e o de abate, além da abertura

reduzida destinada à simples passagem dos animais abatidos e do transportador aéreo, deve ser provida de porta com fechamento automático;

h) Instalação frigorífica de potencialidade, capacidade e estrutura adequada, dotada de dispositivos que assegurem uma eficaz ventilação a um grau higrométrico justo, compreendendo:

aa) um local contíguo ao local de evisceração para a refrigeração (*air chilling*) das carcaças desde que estas não sejam resfriadas de outra forma; o local deve ser mantido a uma temperatura que possa levar rapidamente a:

- a uma temperatura compreendida entre 0 (zero) graus centígrados e + 2 (dois) graus centígrados as carcaças destinadas ao seccionamento ou à desossa;
- a uma temperatura compreendida entre 0 (zero) graus centígrados e + 4 (quatro) graus centígrados as carcaças exportadas inteiras;

bb) compartimentos frigoríficos para a estocagem das carcaças refrigeradas, nos quais a temperatura deve estar entre - 1,5 graus centígrados e + 1 (um) grau centígrado;

cc) um túnel frigorífico de ar forçado ou aparelhagens frigoríficas em placas para o congelamento;

dd) compartimentos frigoríficos para estocagem das carnes e dos miúdos congelados, nos quais a temperatura não deve ser superior a - 12 (doze) graus centígrados;

ee) para as carnes e miúdos de coelho, o congelamento e a estocagem mencionados nas precedentes sub-letras *cc)*, *dd)* podem ser efetuados em locais separados do matadouro e situados nas vizinhanças.

Os locais frigoríficos como também os de seccionamento e desossa devem ser dotados de aparelhagem para o controle e o registro das temperaturas e do grau higrométrico;

i) Um compartimento climatizado com temperatura não superior a + 10 (dez) graus centígrados dotado de instalações adequadas e aparelhagem para a produção do vácuo e para o acondicionamento, no caso de preparação de carnes acondicionadas em película plástica sob vácuo;

Os matadouros de aves e de coelhos, devem, além disso, ter:

j) Acomodações, instalações e aparelhagens que permitam, em todos os momentos, um desenvolvimento eficaz e fácil das operações de inspeção sanitária *ante e post mortem*, além de um válido controle veterinário;

k) Um local adequadamente aparelhado, que possa ser fechado a chave, reservado ao uso exclusivo do serviço veterinário;

l) Instalação que forneça uma suficiente quantidade de água potável sob pressão, fria e quente (mais de + 32 (trinta e dois) graus centígrados); o uso de água não potável é permitido exclusivamente para a produção de vapor e o funcionamento dos aparelhos produtores de frio desde que as canalizações implantadas para tal fim não permitam a sua utilização para finalidades outras e sejam marcadas de modo bem visível;

m) Aparelhagens e utensílios, como, por exemplo, cintas transportadoras, tanques planos e mesas de seccionamento, facas e recipientes de material inalterável, resistente à corrosão, facilmente lavável e desinfetável e que não altere as carnes;

n) Recipientes especiais para recolher as carnes não aptas para consumo humano e os restos, de fechamento inviolável, de material inalterável e marcados de forma a serem diferenciados facilmente dos outros recipientes;

o) Instalação para a evacuação das águas de descarga correspondente às normas higiénicas;

p) Dispositivos adequados para a limpeza e a desinfecção dos locais, das instalações e dos recipientes, a menos que haja esterilizadores adequados a vapor ou a água quente (mais de + 82 C) para a desinfecção dos utensílios e aparelhos de trabalho;

q) Dispositivos adequados e eficazes para a proteção e luta contra insetos, roedores e parasitas de todos os tipos;

r) Vestiários, duchas, pias, latrinas com descarga, estas últimas situadas de modo a que não descarreguem diretamente nos locais de trabalho; as pias devem ser colocadas próximas às latrinas e abastecidas com água fria e quente, dispositivos para a limpeza e a desinfecção das mãos e de toalhas descartáveis.

Cartazes bem expostos e facilmente visíveis devem recordar que, após o uso das latrinas, as mãos devem ser muito bem lavadas;

s) Uma aeração suficiente, uma boa exaustão dos vapores nos locais destinados ao abate e ao preparo das carnes, e uma suficiente iluminação, natural ou artificial, que não altere as cores.

2. Os locais destinados ao abate, ao preparo, ao acondicionamento e ao depósito das carnes devem ter:

- assoalhos de material impermeável, facilmente laváveis e desinfetáveis, imputrescíveis, munidos de um sistema adequado que permita uma fácil, rápida e completa drenagem dos líquidos;
- paredes lisas, revestidas com materiais laváveis e de cor clara até uma altura de, pelo menos, dois metros, com ângulos e arestas arredondados;
- tetos, portas, janelas e escadas construídos com material que permita uma limpeza fácil e eficaz.

3. A superfície dos locais, a capacidade, a potencialidade, as estruturas das instalações e as aparelhagens dos matadouros de aves e de coelhos devem ser adequadas às exigências de trabalho e à importância dos próprios matadouros.

4. Se o abate dos coelhos for praticado num matadouro de aves, deve ser realizado num setor particular do estabelecimento, em locais e com materiais, instrumentos, utensílios e recipientes reservados a essa atividade.

II. *Higiene dos locais, das instalações e das aparelhagens*

5. Os locais, as instalações, as aparelhagens e todas as outras partes dos matadouros de aves e de coelhos devem ser mantidos, em todos os momentos, nas melhores condições de limpeza e de higiene.

Os locais, as instalações e as aparelhagens destinadas a receber os animais vivos, ao abate, ao preparo e manipulação das carnes, como também os locais do compartimento especial não podem servir para outras utilizações e devem ser limpos e desinfetados segundo as exigências e sempre ao término do dia do trabalho. Os aparelhos e utensílios utilizados para o abate e o preparo das carnes, especialmente as cintas transportadoras, as mesas de seccionamento e desossa, as facas e os recipientes, devem ser limpos e desinfetados várias vezes no decorrer de um dia de trabalho e ao fim do mesmo dia, e sempre, cada vez que se sujem ou que entrem em contato com material contaminado ou suspeito. Em particular, os recipientes destinados a conter carnes insalubres ou suspeitas devem ser frequentemente esvaziados, limpos e desinfetados cada vez que forem esvaziados.

6. As gaiolas e outros continentes para animais vivos devem ser construídos com material resistente à corrosão e facilmente lavável, com fundo impermeável, e limpos e desinfetados todas as vezes que forem esvaziados.

7. Para a limpeza e a desinfecção devem ser empregados, sob a vigilância do veterinário oficial, exclusivamente água potável, detergentes, desinfetantes e desinfestantes isentos de odores penetrantes ou persistentes e tais que não prejudiquem a salubridade das carnes.

8. Nos estabelecimentos é proibido ter ou introduzir cães e gatos e qualquer outro animal diverso das aves e dos coelhos destinados ao abate.

9. Nos locais de abate e de preparo das carnes é proibido fumar, espalhar sobre o assoalho serragem ou outro material análogo.

III. *Higiene do pessoal*

10. O pessoal designado para o preparo das carnes deve operar segundo os mais rigorosos princípios de higiene e estar sempre no melhor estado de limpeza e, deve, particularmente:

- a) vestir roupas de trabalho e chapéus facilmente laváveis, limpos e de cor branca;
- b) lavar imediata e cuidadosamente as mãos e os braços com água quente e depois desinfetá-los, caso haja tocado animais doentes ou carnes contaminadas.

O preparo e a manipulação das carnes devem ser proibidos às pessoas que possam contaminá-las, especialmente àquelas:

- a) atacadas ou suspeitas de tifo, paratifo A e B, salmonelose, disenteria, hepatite infecciosa, escarlatina, ou portadores de germes de tais doenças;
- b) atacadas ou suspeitas de tuberculose infecciosa, carbúnculo, hemático, difteria, gonorréia, sífilis e poliomielite;
- c) atacadas ou suspeitas de uma doença contagiosa da pele, ou que apresentem lesões com formações de pús ou de serosidade na cabeça, no pescoço, nos braços ou nas mãos;
- d) que tenham curativo nas mãos, à exceção de curativo impermeável que proteja uma ferida nos dedos, recente e não supurada;
- e) que exerçam ao mesmo tempo uma atividade que exponha as carnes à poluição.

11. Qualquer pessoa ocupada no preparo ou na manipulação das carnes deve ser munida de um atestado médico comprovando que nada impede o exercício de tais atividades. O mencionado atestado deve ser renovado a cada ano e cada vez que o veterinário oficial o solicite; além disso, o atestado deve ser mantido constantemente à disposição do veterinário oficial.

IV. *Higiene do abate e do preparo de carnes*

12. As operações de atordoamento, sangria, depenagem (esfola para os coelhos), evisceração, lavagem, toaleta, resfriamento, seccionamento, desossa, acondicionamento e embalagem devem seguir-se sem interrupção, sem percursos opostos, cruzamentos, obstruções e amontoamentos, e de forma a que seja evitado qualquer contato das carcaças com o chão.

13. Os animais introduzidos nos locais de abate devem ser imediatamente abatidos, após atordoamento.

14. A sangria deve ser completa e praticada num corredor ou túnel de modo a evitar qualquer dispersão ou projeção de sangue no local.

15. A depenagem (ou esfola para coelhos) deve ser completa; a depenagem, quando for procedida de escaldagem mediante imersão em tanque, deve ser feita com água potável renovada, pelo menos, a cada 3 horas. As penas, os pelos, devem ser imediatamente evacuados dos locais de abate e transportados para os locais apropriados.

Após a depenagem (ou esfola para os coelhos), as carcaças devem ser abertas para a inspeção sanitária; o fígado, o baço e o tubo digestivo serão retirados da cavidade abdominal mas mantidos unidos à carcaça mediante conexões naturais. Após a inspeção, as vísceras serão separadas da carcaça e as vísceras inadequadas ao consumo serão separadas e recolhidas em recipientes distintos; a retirada dos pulmões e dos rins nas aves é facultativa.

As operações de evisceração devem ser realizadas com métodos higienicamente correspondentes, e tais que evitem que as carcaças se sujeiem.

17. As carnes não aptas ao consumo, as vísceras que não os miúdos e os restos, devem ser recolhidas em recipientes apropriados, com fechamento inviolável e dos quais devem ser removidas pelo menos uma vez por dia para serem desnaturadas e destruídas.

18. Após a inspeção veterinária e a evisceração, as carcaças devem ser limpas e lavadas com água potável corrente e sucessivamente refrigeradas mediante sistemas de resfriamento — como por exemplo a refrigeração a seco, a hidro-refrigeração, a aspersão, etc. — higienicamente adequados e tais que reduzam ao mínimo a contaminação bacteriana, a absorção e a retenção de umidade e que levem rapidamente as carcaças a uma temperatura entre 0 (zero graus) centígrados e + 4 (quatro graus) centígrados.

19. É proibida a insuflação das carnes de coelho, como também o emprego de panos para sua limpeza.

20. As carnes destinadas ao seccionamento para a preparação de porções individuais ou familiares (unidades indivisíveis de venda) devem:

- provir de animais abatidos no mesmo dia;
- ser levadas, imediatamente após o abate, a uma temperatura entre 0 (zero graus) centígrados e + 2 (dois graus) centígrados, e mantidas a tal temperatura até o momento de seccionamento;
- ser seccionadas, desossadas e acondicionadas a uma temperatura entre 0 (zero graus) centígrados e + 2 (dois graus) centígrados, em locais climatizados a uma temperatura não superior a + 10 (dez graus) centígrados;
- ser acondicionadas em invólucros originais de película plástica, a vácuo ou não.

21. As carnes destinadas a serem exportadas:

- a) no estado de refrigeração (carnes refrigeradas) devem ser mantidas nos locais frigoríficos de estocagem até o momento da expedição a uma temperatura entre 0 (zero graus) centígrados e + 4 (quatro graus) centígrados se se tratar de carcaças e a uma temperatura entre 0 (zero graus) centígrados e + 2 (dois graus) centígrados se se tratar de partes de carcaça;
- b) no estado de congelamento (carnes congeladas) devem, após terem sido congeladas a uma temperatura não superior a - 12 (doze graus) centígrados, ser mantidas a uma tal temperatura nos locais frigoríficos de estocagem até o momento da expedição.

22. O veterinário oficial deve efetuar frequentes controles da limpeza e das condições higiênicas do pessoal, dos locais, das instalações e das aparelhagens do matadouro, no início e durante as fases de preparo, além de ordenar controles periódicos de laboratório das carnes, embalagens, locais, instalações, aparelhagens e potabilidade das águas de distribuição.

V. *Inspeção sanitária ante e post mortem*

23. As aves e os coelhos devem ser submetidos à inspeção sanitária por ocasião da sua chegada ao matadouro; a inspeção será repetida imediatamente antes do abate se os animais ficarem no matadouro mais de 24 horas.

A inspeção deve ser efetuada em condições de iluminação adequada e deve permitir verificar se os animais estão sãos e em boas condições gerais e de nutrição. Os animais contaminados ou suspeitos de doença infecto-contagiosa ou acometidos de qualquer forma morbosa devem ser excluídos do abate normal e transportados ao compartimento especial.

24. As aves e os coelhos devem ser submetidos, imediatamente após o abate, à inspeção sanitária *post mortem*, em condições de iluminação adequada. Poderá proceder-se à subdivisão da carcaça e à retirada ou tratamento de qualquer parte do animal apenas após o término da inspeção.

25. A inspeção sanitária *post mortem* deve incluir:

- a) o exame visual do animal;
- b) se necessário, o exame pelo tato e a incisão do animal abatido;
- c) a procura de alterações na consistência, cor, odor e, eventualmente, no sabor;
- d) se for o caso, análises de laboratório.

26. A inspeção deve certificar-se de que as carnes são incondicionalmente aptas ao consumo humano, perfeitamente sãs, salubres e genuínas; em particular, será orientada para verificar a não existência nos animais abatidos de lesões ou alterações relativas a:

- doenças infecciosas e infestantes;
- caquexia, hidremia, ascite, icterícia;
- envenenamentos, intoxicações;
- botulismo;
- perturbações gerais e de compensação;
- formas morbosas não-infecciosas;
- neoplasias.

27. Durante a inspeção *ante e post mortem*, o veterinário oficial pode ser coadjuvado por pessoal auxiliar não diplomado, mas especialmente entendido em técnica de inspeção.

A responsabilidade do juízo final sobre a comestibilidade das carnes cabe apenas e, de qualquer forma, ao veterinário oficial.

VI. Carimbagem

28. Para comprovar a realização da inspeção sanitária veterinária *post mortem* favorável sobre cada carcaça de ave ou de coelho, que não seja direta e individualmente acondicionada em uma embalagem original fechada, deverá ser aplicado, sob a responsabilidade do veterinário oficial, um carimbo em material resistente, de acordo com as normas higiênicas e que não possibilite borrões. O carimbo deve ter dimensões tais que possam figurar em caracteres perfeitamente legíveis, preferivelmente em relevo, as seguintes indicações:

Para o Brasil:

As indicações de acordo com o modelo 2 do Anexo B.

Para a Itália:

- a) Na parte superior, a sigla em letras maiúsculas: IT;
- b) Ao centro o número oficial de identificação do matadouro;
- c) Na parte inferior, a sigla CEE;

Os caracteres devem apresentar-se com altura de pelo menos 0,2 cm (dois milímetros) para letras e números.

29. Para as partes de carcaças e os miúdos e ainda para as carcaças inteiras de aves e de coelhos que sejam acondicionadas direta e individualmente em embalagem original e fechada, a carimbagem sanitária deve consistir:

Para o Brasil:

Na aposição de um carimbo conforme o modelo 3 do Anexo B.

Para a Itália:

Na aposição de um carimbo trazendo as indicações de acordo com os itens a), b), c) do precedente parágrafo 28.

Tal carimbo deverá ser impresso sobre a embalagem original ou então carimbado com tinta metilvioleta sobre uma etiqueta fixada solidamente sobre a embalagem, com lacre de chumbo inviolável de modo a se romper forçosamente no ato da abertura.

VII. Acondicionamento e embalagem

30. Os materiais que tenham tido contato direto com as carnes durante o preparo, conservação e transporte, bem como os materiais empregados no acondicionamento e embalagem das carnes de aves e de coelhos devem corresponder aos requisitos previstos pela legislação do país importador.

Em particular, os mencionados materiais devem ser:

- novos e higienicamente adequados;
- incapazes de alterar as características organolépticas das carnes e de torná-las nocivas à saúde humana;
- suficientemente sólidos e resistentes para garantir uma proteção eficaz durante a manipulação, o transporte e a distribuição.

31. As carcaças inteiras de aves e de coelhos, envolvidas singularmente ou não em invólucros higienicamente adequados, devem ser embaladas em caixas, cartões ou caixotes de madeira, amarrados com fio metálico ou por qualquer outro sistema que impeça a sua manipulação, trazendo, pelo lado de fora, impressas em caracteres legíveis e indelévels, diretamente ou sobre etiqueta fixada solidamente por chumbo inviolável ou de modo a dever-se forçosamente rompê-la no ato da abertura, além do carimbo de inspeção, pelo menos as indicações seguintes:

- a) denominação da espécie animal;
- b) peso líquido.

O carimbo sanitário, para o Brasil, deve ser conforme o Modelo número 7 do Anexo B. Para a Itália deve trazer as indicações a que se referem as letras a), b), c) do parágrafo 28.

Quando as carcaças não tiverem sido envolvidas singularmente em invólucro protetor, a embalagem deve ser impermeável e revestida ou forrada pelo lado de dentro com uma folha de proteção higienicamente adequada.

32. As partes de carcaça e os miúdos devem ser:

a) Acondicionados em invólucros originais lacrados, à vácuo ou não, constituídos de material transparente, incolor, inodoro, imputrescível, trazendo impressas em caracteres legíveis e indelévels, diretamente ou sobre uma etiqueta fixada segundo as modalidades mencionadas no precedente parágrafo 31, além do Carimbo de Inspeção, as seguintes indicações na língua portuguesa e na língua italiana:

- denominação da sede do estabelecimento;
- denominação da espécie animal;
- denominação anatômica ou comercial das partes da carcaça ou dos miúdos;
- modo de conservação: produto refrigerado, congelado;
- data de acondicionamento;
- peso líquido.

Cada invólucro pode conter várias partes de carcaça ou miúdos, desde que idênticas;

b) Sucessivamente embaladas em caixas, caixotes de madeira, cartões amarrados com fio metálico ou por outro sistema que impeça a sua manipulação. Cada volume deve conter partes de carcaça que tenham a mesma base anatômica ou miúdos idênticos.

Os volumes devem trazer, do lado de fora, pelo menos as indicações mencionadas no precedente parágrafo 31.

VIII. *Transporte*

33. As carnes de aves e de coelhos devem ser transportadas em condições higiênicas satisfatórias e por meios de transporte constituídos e aparelhados de modo a assegurar-lhes, durante toda a duração do transporte, uma temperatura:

- a) entre 0 (zero graus) centígrados e + 4 (quatro graus) centígrados para as carcaças inteiras refrigeradas; entre 0 (zero graus) centígrados e + 2 (dois graus) centígrados para as partes de carcaça refrigeradas;
- b) não superior a – 12 (doze graus) centígrados para as carnes congeladas.

34. Os vagões, veículos automotores, os porões dos navios e os compartimentos de carga de aviões destinados ao transporte das carnes de aves e de coelhos não podem ser utilizados para o transporte de animais vivos e de produtos suscetíveis de alterar e contaminar as carnes, a menos que, após o desembarque dos produtos acima mencionados, tenham sido submetidos à limpeza, desinfecção e eventual desodorização eficazes.

Os meios de transporte, por outro lado, devem responder às seguintes exigências:

- a) os pavimentos e as paredes internas, e todas as outras partes que possam entrar em contato com os continentes das carnes, devem ser de material resistente à corrosão, facilmente laváveis e desinfetáveis e que não alterem as características organolépticas das carnes nem as tornem nocivas à saúde do homem;
- b) devem ser munidos de dispositivos que assegurem a proteção das carnes contra insetos e pó, e construídos de modo a impedir qualquer vazamento de líquidos.

35. O veterinário oficial deve assegurar-se, antes da expedição, de que os vagões, veículos automotores, porões de navios e compartimentos de carga de aviões destinados ao transporte, assim como as condições de carregamento, correspondam às prescrições higiênicas estabelecidas no presente Capítulo.

ANEXO B

Carimbagem das carnes

I. *Especificações dos modelos dos carimbos oficiais para a identificação das carnes brasileiras de aves e de coelhos*

a) *Modelo n. 2*

- Dimensões: 0,025 m × 0,015 m (vinte e cinco por quinze milímetros);
- Forma: elíptica no sentido horizontal;
- Dizeres: número de registro do estabelecimento, isolado e encimado da palavra “INSPECIONADO” colocada horizontalmente, e da palavra “BRASIL” que acompanha a curva superior da elipse; logo abaixo daquele número as iniciais “S.I.F.” acompanhando a curva inferior;
- Uso: sobre cada carcaça não acondicionada individualmente em embalagem original fechada, sob a forma de carimbo.

MODELO No. 2



b) *Modelo n. 3*

- Dimensões: 0,04 m (quatro centímetros) de diâmetro quando aplicado em peso superior a um quilograma; 0,02 m ou 0,03 m (dois ou três centímetros) nos recipientes de peso até um quilograma, em geral, nos rótulos impressos em papel, e películas plásticas;
- Forma: circular;
- Dizeres: número de registro do estabelecimento, isolado e encimado da palavra “INSPECIONADO”, colocada horizontalmente, e da palavra “BRASIL”, que acompanha a curva superior do círculo; logo abaixo o número as iniciais “S.I.F.”, que acompanham a curva inferior do círculo;

- Uso: para rótulos de produtos utilizados na alimentação humana, acondicionados em recipientes metálicos, vidro ou em produtos envolvidos em papel ou películas plásticas.

MODELO No. 3



c) *Modelo n. 7*

- Dimensões: 0,05 m (cinco centímetros) de diâmetro;
- Forma: circular;
- Dizeres: número de registro do estabelecimento, isolado e encimado da palavra “INSPECIONADO” colocada horizontalmente, e da palavra “BRASIL” que acompanha a parte superior do círculo; logo abaixo do número as iniciais “S.I.F.” acompanhando a curva inferior do círculo;
- Uso: Para caixas, caixões e outros que transportem produtos comestíveis inspecionados.

MODELO No. 7



ANEXO 1

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
 MINISTÉRIO DA AGRICULTURA
 Departamento Nacional de Inspeção de Produtos de Origem Animal

Certificado N^o _____

CERTIFICADO SANITÁRIO OFICIAL PARA CARNES DE AVES E COELHOS
 DESTINADOS À EXPORTAÇÃO PARA A ITÁLIA

I. IDENTIFICAÇÃO DAS CARNES

Carnes refrigeradas, congeladas⁽¹⁾

Com osso, desossadas⁽¹⁾

Carnes de _____

Natureza e tipo das peças e cortes _____

Natureza e tipo da embalagem _____

Número de peças e/ou volumes _____

Peso líquido total da expedição Kg _____

II. PROCEDÊNCIA DAS CARNES

Estabelecimento: _____

III. DESTINO DAS CARNES

As carnes são expedidas de:

Pelo seguinte meio de transporte:

Caminhão _____ Vagão N^o _____
 (tipo e número da chapa)

Navio _____ Avião _____
 (nome do navio) (número do vôo)

Nome e endereço do expedidor _____

Nome e endereço do destinatário _____

IV. ATESTADO DE SANIDADE

O abaixo assinado, Veterinário Oficial, certifica que:

a) as carnes acima indicadas — as etiquetas afixadas nas embalagens das carnes acima indicadas⁽¹⁾ — têm os carimbos sanitários previstos no vigente Acordo Sanitário Ítalo-Brasileiro;

b) as carnes acima indicadas:

- foram obtidas de animais procedentes de criações de acordo com o vigente Acordo Sanitário Ítalo-Brasileiro;
- foram obtidas em matadouro e salas de corte e desossa oficialmente reconhecidos;
- foram submetidas, com resultado favorável, à inspeção veterinária efetuada de conformidade com as disposições previstas no vigente Acordo Sanitário Ítalo-Brasileiro e consideradas como incondicionalmente aptas ao consumo humano, perfeitamente sãs, salubres e genuínas;
- foram obtidas, manipuladas, cortadas, desossadas⁽¹⁾, conservadas e expedidas de conformidade com as disposições previstas no Acordo Sanitário Ítalo-Brasileiro vigente;

- c) os animais dos quais procedem as carnes não foram tratados com antibióticos (durante a semana anterior ao abate), com substância com ação hormonal ou anti-hormonal (natural ou sintética); para fins zootécnicos ou terapêuticos, com relaxantes, calmantes, arsenicais, antimoniais ou outras substâncias nocivas ou suscetíveis de tornar, eventualmente, o consumo das carnes perigoso ou nocivo para a saúde humana;
- d) essas carnes não foram tratadas com substâncias corantes ou conservantes, com radiações ionizantes ou raios ultravioleta e não contém resíduos de pesticidas em níveis superiores aos previstos na legislação italiana;
- e) os veículos e os meios empregados no transporte e as condições de expedição atendem às prescrições de higiene estabelecidas no vigente Acordo Sanitário Ítalo-Brasileiro.

Em, _____

(Carimbo)

Veterinário oficial (Nome e cargo)

(1) Cancelar a indicação inútil.

[ITALIAN TEXT — TEXTE ITALIEN]

No. 12780. ACCORDO SANITARIO FRA IL GOVERNO ITALIANO ED IL GOVERNO BRASILIANO PER L'IMPORTAZIONE IN ITALIA DI CARNI DALLA REPUBBLICA FEDERALE DEL BRASILE

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO ALL'ACCORDO SANITARIO TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA FEDERALE DEL BRASILE ED IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA PER GLI SCAMBI RECIPROCI DI CARNI DI POLLAME E DI CONIGLIO

Il Governo della Repubblica Federale del Brasile ed

Il Governo della Repubblica Italiana,

Nell'intento di estendere il campo di applicazione dell'accordo sanitario firmato a Brasilia il 30 ottobre 1972,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo I. Gli scambi tra il Brasile e l'Italia di carni refrigerate o congelate di pollame e di coniglio avverrà nel rispetto delle condizioni igienico-sanitarie di cui all'elenco e agli allegati A e B al presente.

Articolo II. Il presente accordo non pregiudica in alcun modo gli obblighi che derivano o potranno derivare per le parti contraenti dalla loro appartenenza ad accordi ed enti di integrazione economica.

Articolo III. Il presente Protocollo aggiuntivo entrerà in vigore il giorno della sua firma ed avrà la stessa durata dell'Accordo sanitario brasiliano-italiano, del 30 ottobre 1972.

FATTO a Brasilia il 24 di aprile 1981, in due esemplari originali, ognuno in lingua portoghese e in lingua italiana, entrambi i testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo
della Repubblica Federale del Brasile:

[Signed — Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Per il Governo
della Repubblica Italiana:

[Signed — Signé]

GIUSEPPE JACOANGELI

ELENCO DELLE GARANZIE E DELLE CONDIZIONI TECNICO-IGIENICO-SANITARIE IN MATERIA DI SCAMBI DI CARNI DI POLLAME E DI CONIGLIO TRA IL BRASILE E L'ITALIA

Gli scambi tra il Brasile e l'Italia di carni refrigerate o congelate di pollame e di coniglio devono avvenire alle condizioni qui di seguito elencate.

Capitolo I

Ai sensi del presente Elenco s'intende per:

I. *Pollame*: i volatili domestici, comunque allevati, appartenenti alle seguenti specie:

- gallo domestico (genere *Gallus*),
- faraona o *Numida meleagris* (genere *Numida*),
- tacchino o *Meleagris gallopavo* (genere *Meleagris*),

- anitra domestica (genere *Anser*),
- oca domestica (genere *Anser*),
- colombo o piccione domestico (genere *Columba*);
- 2. *Coniglio*: i leporidi domestici appartenenti al genere *Oryctolagus*;
- 3. *Carni*: tutte le parti commestibili di pollame o di coniglio macellate, conservate con il freddo mediante:
 - refrigerazione con temperatura a cuore compresa fra 0 C e + 4 C se trattasi di carcasse intere e fra 0 C e + 2 se trattasi di parti di carcassa (carni refrigerate);
 - congelazione con temperatura a cuore non inferiore a - 12 C (carni congelate);
- 4. *Carcassa*:
 - a) *Per il pollame*, il corpo intero dopo dissanguamento, spiumatura, eviscerazione ed asportazione o non della testa, del collo, delle zampe all'altezza del tarso, dei reni e dei polmoni, con ali intere o tagliate a vari livelli;
 - b) *Per i conigli*, il corpo intero dopo dissanguamento, spellatura, eviscerazione ed asportazione della parte distale degli arti, con o senza testa;
- 5. *Fratraglie*: le carni diverse da quelle della carcassa di cui alle precedenti lettere a) e b) (visceri commestibili, testa, collo, cresta, bargigli e zampe);
- 6. *Visceri*: gli organi toraco-addominali (polmoni, cuore, fegato, milza, pancreas, reni, stomaco, intestini e, per il pollame, lo stomaco muscolare, la trachea, l'esofago, il gozzo o ingluvie e le ovaie);
- 7. *Eviscerazione*: asportazione dei visceri di cui al precedente n. 6. La asportazione dei polmoni e dei reni nel pollame è facoltativa;
- 8. *Veterinario ufficiale*: il veterinario designato dalle autorità sanitarie competenti dello Stato esportatore;
- 9. *Confezionamento*: avvolgimento a diretto contatto delle carni con un involucre costituito di pellicola o laminato-plastici o da altro idoneo materiale;
- 10. *Imballaggio*: contenitore (scatola, cartone, cassa, ecc.) per riporvi le carni già confezionate in conformità del precedente n. 9 ed avente lo scopo di assicurare una perfetta protezione durante il trasporto;
- 11. *Confezione originale*: confezione tale da garantire l'integrità e l'autenticità del prodotto contenuto e fatto in modo che non sia possibile la manomissione senza che la confezione stessa risulti alterata.

Capitolo II

Le carni di pollame e di coniglio destinate agli scambi italo-brasiliani devono:

- a) Essere state ottenute in stabilimenti di macellazione e di lavorazione posti sotto controllo veterinario permanente e riconosciuti dall'autorità centrale competente idonei all'esportazione in conformità delle disposizioni di cui ai capitoli I, II, III dell'allegato A;
- b) Provenire da animali:
 - allevati nello Stato esportatore;
 - originari da allevamenti indenni da malattie infettive e diffuse trasmissibili alla specie degli animali di appartenenza;
 - situati in zone non sottoposte da almeno 40 giorni a misure di polizia veterinaria a seguito della insorgenza di peste aviaria e di pseudopeste aviaria (malattia di Newcastle) qualora trattisi di pollame, e di tularemia e di mixomatosi qualora trattisi di conigli;
 - scortati fino al macello da apposito certificato di sanità rilasciato dal veterinario responsabile dello stato sanitario dell'allevamento;

- trasportati in gabbie e veicoli previamente puliti e disinfettati con disinfettanti ufficialmente riconosciuti;
- riconosciuti sani e in buone condizioni di nutrizione a seguito di visita sanitaria veterinaria *ante mortem* da parte di un veterinario ufficiale, in conformità delle disposizioni del capitolo V dell'allegato A;
- c) Essere state sottoposte a ispezione sanitaria *post mortem* da parte di un veterinario ufficiale, in conformità delle disposizioni del capitolo V dell'allegato A e riconosciute incondizionatamente atte al consumo umano, perfettamente sane, salubre e genuine;
- d) Essere munite dell'apposito bollo sanitario comprovante che hanno subito favorevolmente l'ispezione sanitaria veterinaria, apposto conformemente alle disposizioni del capitolo VI dell'allegato A;
- e) Essere lavorate, manipolate, confezionate, imballate, stoccate, conservate, spedite e trasportate, in conformità delle disposizioni dell'allegato A;
- f) Essere scortate durante il trasporto da un certificato sanitario veterinario conforme al modello dell'allegato 1 rilasciato da un veterinario ufficiale e redatto nella lingua del Paese importatore. Il certificato sanitario veterinario deve essere rilasciato il giorno della spedizione.

Capitolo III

Non possono inoltre essere destinate agli scambi italo-brasiliani le carni ottenute da animali:

- a) morti per causa diversa dalla macellazione,
- b) macellati d'urgenza,
- c) malati, denutriti,
- d) che abbiano presentato all'ispezione *post mortem* lesioni, alterazioni o malformazioni di qualsiasi natura,
- e) che siano stati trattati con sostanze ormonali o antiormonali, con arsenicali, con antimoniali, con antibiotici (limitatamente all'ultima settimana), con inteneritori, pesticidi e simili.

Sono parimenti escluse dagli scambi italo-brasiliani le carni:

- a) di colore, odore, sapore e consistenza anormali;
- b) insufflate, immature;
- c) trattate con sostanze coloranti e decoloranti, conservanti, aromatiche, inteneritrici, con radiazioni ionizzanti e con raggi ultravioletti;
- d) trattate o venute a contatto con sostanze che influiscono sulle loro caratteristiche organolettiche, sulla loro salubrità, genuinità e conservabilità;
- e) adulterate, insudiciate o comunque in condizioni igieniche e di conservazione non ineccepibili;
- f) contenenti residui di pesticidi superiori a quelli previsti dalla legislazione del Paese importatore;
- g) trasportate con ghiaccio tritato posto a diretto contatto delle carni.

Capitolo IV

Le carni che, all'atto dell'importazione, risultino al controllo veterinario non atte al consumo o non conformi alle disposizioni del presente Elenco saranno respinte e, qualora ciò non sia possibile, distrutte o utilizzate, previa denaturazione, per uso non alimentare, a condizione che la decisione del Veterinario di confine sia confermata dall'Autorità sanitaria veterinaria superiore.

Il motivo del respingimento sarà annotato sul certificato sanitario di scorta a cura del veterinario di confine.

Capitolo V

Gli stabilimenti di cui alla lettera *a*) del precedente articolo II devono essere iscritti in appositi registri e designati con numeri sotto forma di elenco ufficiale di riconoscimento. Tali elenchi devono essere notificati, per i consueti canali diplomatici, ai rispettivi servizi veterinari centrali dei due Paesi. I rispettivi servizi centrali dei due Paesi potranno proporre reciprocamente, per lo stesso tramite, modifiche al surriferito Elenco (aggiunte, cancellazioni, sospensioni, reinclusioni).

I Ministeri italiano della Sanità e brasiliano dell'Agricoltura potranno disporre, in ogni momento e con il benestare dei rispettivi governi, l'invio di funzionari veterinari, allo scopo di constatare le condizioni tecnico-igienico-sanitarie dei predetti stabilimenti. In conseguenza di tali visite potranno essere esclusi dall'elenco gli stabilimenti che non saranno riconosciuti idonei.

Capitolo VI

A. Le carni di pollame provenienti ed originarie dai Paesi contraenti possono essere presentate all'importazione in:

1) *Carcasse*, refrigerate o congelate. E consentita la reintroduzione nella cavità addominale della carcassa dei corrispondenti visceri, limitatamente al fegato privato della vescicola biliare, del cuore privato della membrana pericardica e dello stomaco muscolare privato del rivestimento corneo; detti visceri, perfettamente puliti e condizionati in un sacchetto di pellicola plastica, possono essere addizionati al collo spogliato della pelle dell'esofago, della trachea e dell'ingluvie (*gozzo*).

2) *Parti di carcassa*, refrigerate o congelate in confezioni originali provviste della denominazione anatomica e merceologica delle parti contenute, con esclusione dei ritagli e delle rifilature (*trimmings*).

- 3) *Frattaglie*, congelate, in confezioni originali, limitatamente a:
- fegati privati della vescicola biliare;
 - cuore privato della membrana pericardica;
 - stomaco muscolare (ventriglio) privato del rivestimento corneo;
 - creste e bargigli.

B. Le carni di coniglio provenienti e originarie dai Paesi contraenti possono essere presentate all'atto dell'importazione in:

- 1) *Carcasse*, refrigerate o congelate;

2) *Parti di carcasse*, refrigerate o congelate in confezioni originali; provviste della denominazione anatomica o merceologica delle parti contenute, con esclusione dei ritagli e delle rifilature (*trimmings*);

- 3) *Frattaglie*, congelate, in confezioni originali, limitatamente a:
- fegato privato della vescicola biliare;
 - cuore privato della membrana pericardica.

Capitolo VII

Ai fini di rendere efficace l'esecuzione del presente Elenco i servizi veterinari centrali dei due Paesi si scambieranno con regolarità i bollettini statistici concernenti le malattie infettive e contagiose del pollame e dei conigli e provvederanno a segnalarsi reciprocamente con tempestività l'eventuale insorgenza di episodi di notevole gravità di malattie infettive aventi carattere epizootico o zoonosico.

ALLEGATO A

I. *Requisiti per il riconoscimento dei macelli di pollame e conigli*

1. Gli stabilimenti di macellazione e lavorazione di pollame e di conigli devono comprendere due settori, uno cosiddetto “sudicio” e l’altro “pulito”, adeguatamente separati tra loro.

A. Il “settore sudicio” deve avere:

a) Locali o un luogo coperto adibiti esclusivamente alla sosta del pollame o dei conigli vivi, ubicati nell’immediata vicinanza del locale di macellazione ma da questo nettamente separati; ogni comunicazione con il locale di macellazione diversa dall’apertura ridotta destinata al semplice passaggio degli animali, deve essere provvista di porta a chiusura automatica.

Detti locali devono essere sufficientemente illuminati, aereati e di capacità tale da evitare l’ammasso delle gabbie e consentire un agevole controllo sanitario.

Qualora trattati di locali aperti, deve essere assicurata la protezione degli animali contro il sole e le intemperie;

b) Un reparto per la pulizia e la disinfezione dei mezzi di trasporto e delle gabbie; queste, una volta pulite e disinfettate, devono essere depositate in uno spazio apposito;

c) Un reparto contumaciale, convenientemente isolato, provvisto di:

— un locale per il ricovero degli animali riconosciuti malati o sospetti alla visita sanitaria *ante mortem*;

— un locale riservato al deposito delle carni trattenute in osservazione, delle carni non atte al consumo nonché degli avanzi animali da trattarsi come cascami. Le carni trattenute in osservazione possono essere depositate in una cella del frigorifero purchè isolata e non adibita ad altri usi;

— un impianto per la denaturazione e la distruzione delle carni insalubri, dei cascami e degli avanzi animali non destinati alla trasformazione in sottoprodotti industriali;

I locali del reparto contumaciali devono potersi chiudere a chiave;

d) Locali adibiti a deposito delle piume, pelli e di altri avanzi animali qualora non siano denaturati o distrutti o evacuati giornalmente dal macello;

e) Un locale per il deposito del letame, qualora non sia evacuato immediatamente;

f) Locale per la macellazione dove possano essere effettuate — tramite un convogliatore aereo, meccanico, automatico o a velocità regolabile — le operazioni seguenti:

— appendimento degli animali;

— stordimento, jugulazione e dissanguamento;

— spiumatura (spellatura e asportazione della parte distale degli arti per i conigli);

— lavaggio e finissaggio.

B. Il “settore pulito” deve avere:

g) Uno o più locali adibiti:

— alla eviscerazione;

— alla paratura (parago), cernita e messa in forma;

— al raffreddamento delle carcasse, qualora non sia effettuato “a secco” in frigorifero;

— al sezionamento e al disossamento;

— al confezionamento, all’imballaggio;

— alla spedizione.

Il locale adibito al sezionamento, al disossamento e al condizionamento delle parti di carcassa o delle frattaglie deve essere climatizzato ad una temperatura non superiore a + 10 C. Ogni apertura tra il locale di eviscerazione e quello di macellazione diversa dall'apertura ridotta destinata al semplice passaggio degli animali macellati e del convogliatore aereo deve essere munita di porta a chiusura automatica;

h) Impianto frigorifero di potenzialità, capacità e strutture adeguate dotato di dispositivi che assicurino un'efficace ventilazione ed un giusto grado igrometrico, comprendente:

aa) un locale contiguo al locale di eviscerazione per la refrigerazione (*air chilling*) delle carcasse qualora queste non vengano altrimenti raffreddate; il locale deve essere mantenuto a una temperatura tale da portare rapidamente:

— a una temperatura a cuore compresa tra 0 C e + 2 C le carcasse destinate al sezionamento o al disossamento;

— a una temperatura a cuore compresa fra 0 C e + 4 C le carcasse da esportare intere;

bb) celle frigorifere per lo stoccaggio delle carcasse refrigerate, nelle quali la temperatura deve essere compresa fra - 1,5 C e + 1 C;

cc) un tunnel frigorifero ad aria forzata od apparecchiature frigorifere a piastre per la congelazione;

dd) celle frigorifere per lo stoccaggio delle carni e delle frattaglie congelate, nelle quali la temperatura non deve essere superiore a - 12 C;

ee) per le carni e le frattaglie di coniglio, la congelazione e lo stoccaggio di cui alle precedenti sub-lettere *cc)*, *dd)* possono essere effettuate presso impianti separati dal macello e situati nelle vicinanze.

I locali frigoriferi come pure quelli di sezionamento e disossamento devono essere dotati di apparecchiature per il controllo e la registrazione delle temperature e del grado igrometrico;

i) Un reparto climatizzato con temperatura non superiore a + 10 C dotato di idonee installazioni ed attrezzature per la produzione del vuoto e per il condizionamento nel caso di preparazione di carni confezionate in pellicola plastica sotto vuoto;

I macelli di pollame e di conigli inoltre devono avere:

j) Un assetto, installazioni e attrezzature che consentano in ogni momento un efficace ed agevole svolgimento delle operazioni di ispezione sanitaria *ante* e *post mortem* nonchè un valido controllo veterinario;

k) Un locale adeguatamente attrezzato, che possa essere chiuso a chiave, riservato all'uso esclusivo del servizio veterinario;

l) Un impianto che fornisca una sufficiente quantità di acqua potabile sotto pressione fredda e calda (oltre i + 32 C); l'uso di acqua non potabile è consentito esclusivamente per la produzione di vapore e il funzionamento degli apparecchi produttori di freddo purché le condutture impiantate a tal fine non permettano di usarne per altri scopi e siano contrassegnate in modo ben visibile;

m) Attrezzature ed utensili, come ad esempio, nastri trasportatori, vasche, piani e tavoli di sezionamento, coltelli e recipienti, in materiale inalterabile, resistente alla corrosione, facilmente lavabile e desifettabile e tale da non alterare le carni;

n) Recipienti speciali per la raccolta delle carni non atte al consumo umano e dei cascami, a perfetta tenuta o a chiusura inviolabile, in materiale inalterabile e marcati in modo tale da distinguerli dagli altri contenitori facilmente;

o) Un impianto per l'evacuazione delle acque di scarico rispondenti alle norme igieniche;

p) Dispositivi adeguati per la pulizia e la disinfezione dei locali, degli impianti, delle attrezzature e dei recipienti nonchè idonei sterilizzatori a vapore o ad acqua calda (oltre i + 82 C) per la disinfezione degli utensili ed attrezzi da lavoro;

q) Dispositivi adeguati ed efficaci per la protezione e la lotta contro gli insetti, i roditori e i parassiti di ogni genere;

r) Spogliatoi, docce, lavabi, latrine a sciacquone, queste ultime situate in modo che non immettano direttamente nei locali di lavorazione, i lavabi devono essere collocati in prossimità delle latrine e forniti di acqua fredda e calda, di dispositivi per la pulizia e la disinfezione delle mani e di asciugamani a perdere. Cartelli ben esposti e facilmente visibili devono ricordare che, dopo l'uso delle latrine, le mani devono essere accuratamente lavate;

s) Una aereazione sufficiente, una buona evacuazione dei vapori nei locali adibiti alla macellazione e alla lavorazione delle carni ed una sufficiente illuminazione naturale o artificiale, che non alteri i colori.

2. I locali adibiti alla macellazione, alla lavorazione, al confezionamento e al deposito delle carni devono avere:

- pavimenti in materiale impermeabile, facilmente lavabile e disinfettabile, imputrescibile, provvisti di adeguato sistema che consenta una facile, rapida e completa evacuazione dei liquidi;
- pareti lisce rivestite o verniciate con materiale lavabile e di color chiaro fino all'altezza di almeno due metri, ad angoli e spigoli arrotondati;
- soffitti, porte finestre e scale costruiti in materiale che permetta una facile ed efficace pulizia.

3. La superficie dei locali, la capacità, la potenzialità, le strutture degli impianti e le attrezzature dei macelli di pollame e di conigli devono essere adeguate alle esigenze di lavoro e all'importanza dei macelli medesimi.

4. Se la macellazione dei conigli è praticata in un macello di pollame, questa deve essere realizzata in un settore particolare dello stabilimento, in locali e con materiale, strumenti, utensili e recipienti riservati a questa attività.

II. *Igiene dei locali, degli impianti e delle attrezzature*

5. I locali, gli impianti, le attrezzature ed ogni altra parte dei macelli di pollame e di conigli devono essere mantenuti in ogni momento nelle migliori condizioni di pulizia e igiene.

I locali, gli impianti e le attrezzature adibiti alla sosta degli animali vivi, alla macellazione, lavorazione, manipolazione delle carni nonché i locali del reparto contumaciale non possono servire ad altri usi e devono essere puliti e disinfettati secondo le esigenze e comunque al termine della giornata lavorativa. Gli attrezzi e gli utensili utilizzati per la macellazione e la lavorazione delle carni, segnatamente i nastri trasportatori, i tavoli di sezionamento e disossamento, i coltelli e i recipienti, devono essere puliti e disinfettati varie volte nel corso di una giornata di lavoro e al termine della medesima e, comunque, ogni volta che si sono insudiciati o sono venuti a contatto con materiale contaminato o sospetto. In particolare i recipienti destinati a contenere carni insalubri o sospette devono essere frequentemente vuotati e puliti e disinfettati ogni volta che vengono svuotati.

6. Le gabbie e altri contenitori per animali vivi devono essere costruite in materiale resistente alla corrosione facilmente lavabile, con fondo impermeabile, pulite e disinfettate tutte le volte che vengono svuotate.

7. Per la pulizia e la disinfezione devono essere impiegati sotto la vigilanza del veterinario ufficiale esclusivamente acqua potabile, detersivi, disinfettanti e disinfestanti esenti da odori penetranti e persistenti e tali da non pregiudicare la salubrità delle carni.

8. Negli stabilimenti è vietato tenere o introdurre cani e gatti e ogni altro animale diverso dal pollame o dai conigli destinati alla macellazione.

9. Nei locali di macellazione e di lavorazione delle carni è vietato fumare, spargere sui pavimenti segatura o altro analogo materiale.

III. *Igiene del personale*

10. Il personale addetto alla lavorazione delle carni deve operare nel rispetto dei più rigorosi principi dell'igiene e trovarsi in ogni momento nel miglior stato di pulizia, in particolare:

- a) indossare abiti da lavoro e copricapi facilmente lavabili, e di color bianco;
- b) lavarsi immediatamente ed accuratamente mani e braccia con acqua calda e poi disinfettarle nel caso abbia toccato animali malati o carni infette.

La lavorazione e la manipolazione delle carni devono essere vietate alle persone che possono contaminarle, segnatamente a quelle:

- a) affette da o sospette di tifo, paratifo A e B, salmonellosi, dissenteria, epatite infettiva, scarlattina o portatrici di germi di tali malattie;
- b) affette da o sospette di tubercolosi infettiva, carbonchio ematico, difterite, gonorrea, sifilide e poliomielite;
- c) affette da o sospette di una malattia contagiosa della pelle o che presentano lesioni con formazioni di pus o di sierosità alla testa, al collo, alle braccia e alle mani;
- d) che portano medicazioni alle mani, ad eccezione di una bendatura impermeabile che protegga una ferita delle dita, fresca e non suppurata;
- e) che esercitano contemporaneamente un'attività che esponga le carni ad inquinamenti.

11. Qualsiasi persona occupata nella lavorazione e nella manipolazione delle carni deve essere provvista di un certificato medico attestante che nulla osta all'esercizio di tale attività. Detto certificato deve essere rinnovato ogni anno ed ogni qualvolta il veterinario ufficiale lo richieda; inoltre, deve essere tenuto costantemente a disposizione di quest'ultimo.

IV. *Igiene della macellazione e lavorazione delle carni*

12. Le operazioni di stordimento, dissanguamento, spennatura (spellatura per i conigli), eviscerazione, lavaggio, paratura, raffreddamento, sezionamento, disossamento, confezionamento e imballaggio devono susseguirsi senza interruzione in avanti, senza percorsi a ritroso, incroci, intasamenti ed accavallamenti e in modo che sia evitato ogni contatto delle carcasse con il suolo.

13. Gli animali introdotti nei locali di macellazione devono essere immediatamente abbattuti, previo stordimento.

14. Il dissanguamento deve essere completo e praticato in un corridoio o tunnel in modo da evitare ogni dispersione o proiezione di sangue nel locale.

15. La spiumatura (o la spellatura per i conigli) deve essere completa; la spiumatura, qualora sia preceduta dalla sbollentatura mediante immersione in vasca, deve essere fatta con acqua potabile almeno ogni 3 ore rinnovata. Le piume, le pelli devono essere immediatamente evacuate dai locali di macellazione e trasportate nei locali appositi.

16. Dopo la spiumatura (o spellatura per i conigli) le carcasse devono essere aperte per l'ispezione sanitaria; il fegato, la milza e il tubo digerente saranno tolti dalla cavità addominale, ma mantenuti uniti alla carcassa mediante le loro connessioni naturali. Dopo l'ispezione i visceri saranno asportati dalla carcassa separando e raccogliendo in recipienti distinti le frattaglie dai visceri inadatti al consumo; l'asportazione dei polmoni e dei reni nel pollame è facoltativa.

Le operazioni dell'eviscerazione devono essere eseguite con metodiche igienicamente rispondenti e tali da evitare l'insudiciamento delle carcasse.

17. Le carni non atte al consumo, i visceri diversi dalle frattaglie e i cascami devono essere raccolti negli appositi recipienti a chiusura inviolabile dai quali devono essere rimossi almeno una volta al giorno per essere denaturati e distrutti.

18. Dopo l'ispezione sanitaria veterinaria e l'eviscerazione le carcasse devono essere pulite e lavate con acqua potabile corrente e successivamente refrigerate mediante sistemi di raffreddamento — come ad esempio la refrigerazione ad aria secca, l'idrorefrigerazione a spruzzo, ecc. — igienicamente rispondenti e tali da ridurre al minimo la contaminazione batterica, l'assorbimento e la ritenzione di umidità e da portare rapidamente le carcasse ad una temperatura a cuore compresa tra 0 C e + 4 C.

19. E vietata l'insufflazione delle carni di coniglio nonchè l'impiego di panni per la loro ripulitura.

20. Le carni destinate al sezionamento per la preparazione di porzioni individuali o familiari (unità indivisibili di vendita) devono:

- provenire da animali macellati in giornata;
- essere portate, subito dopo la macellazione, ad una temperatura a cuore compresa fra 0 C e + 2 C e mantenute a tale temperatura fino al momento del sezionamento;
- essere sezionate, disossate e confezionate, ad una temperatura a cuore compresa fra 0 C e + 2 C, in locali climatizzati ad una temperatura non superiore a + 10 C;
- essere condizionate in confezioni originali di pellicola plastica sottovuoto o non.

21. Le carni destinate ad essere esportate:

- a) allo stato di refrigerazione (carni refrigerate) devono essere mantenute nei locali frigoriferi di stoccaggio fino al momento della spedizione ad una temperatura a cuore compresa fra 0 C e + 4 C se si tratta di carcasse e ad una temperatura a cuore compresa fra 0 C e + 2 C se si tratta di parti di carcassa;
- b) allo stato di congelazione (carni congelate) devono, dopo essere state congelate ad una temperatura a cuore non superiore a - 12 C, essere mantenute a tale temperatura nei locali frigoriferi di stoccaggio fino al momento della spedizione.

22. Il veterinario ufficiale deve effettuare frequenti controlli sulla pulizia e le condizioni igieniche del personale, dei locali, degli impianti e delle attrezzature del macello all'inizio e durante le fasi di lavorazione nonchè disporre periodici controlli di laboratorio sulle carni, imballaggi, locali, impianti, attrezzature e potabilità delle acque di erogazione.

V. *Ispezione sanitaria ante e post mortem*

23. Il pollame e i conigli devono essere sottoposti all'ispezione sanitaria al loro arrivo al macello; la visita sarà ripetuta immediatamente prima della macellazione se gli animali sostano nel macello più di 24 ore. L'ispezione deve essere effettuata in condizioni di illuminazione adeguata e permettere di accertare se gli animali sono sani, in buone condizioni generali e di nutrizione.

Gli animali infetti o sospetti di malattia infettiva contagiosa o affetti da una qualsiasi forma morbosa devono essere esclusi dalla normale macellazione e trasferiti al reparto contumaciale.

24. Il pollame e i conigli devono essere sottoposti immediatamente dopo la macellazione all'ispezione sanitaria *post mortem* in condizioni di illuminazione adeguata. Potrà procedersi alla suddivisione della carcassa e all'asportazione o trattamento di qualsiasi parte dell'animale soltanto dopo la fine dell'ispezione.

25. L'ispezione sanitaria *post mortem* deve comprendere:

- a) l'esame visivo dell'animale,
- b) se necessario, l'esame al tatto e l'incisione dell'animale macellato,
- c) la ricerca di alterazioni nella consistenza, colore, odore, ed eventualmente nel sapore,
- d) se del caso, analisi di laboratorio.

26. L'ispezione deve accertare che le carni siano incondizionalmente atte al consumo umano, perfettamente sane, salubri e genuine; in particolare sarà rivolta ad escludere la presenza negli animali macellati di lesioni o alterazioni riferibili a:

- malattie infettive e infestive,
- cacchessia, idroemia, ascite, ittero,
- avvelenamenti, intossicazioni,
- botulismo,
- turbe generali e del ricambio,
- forme morbose non infettive,
- neoplasie.

27. Nell'ispezione *ante e post mortem* il veterinario ufficiale può essere coadiuvato da personale ausiliario non laureato ma particolarmente esperto nella tecnica ispettiva. La responsabilità del giudizio finale sulla commestibilità della carni spetta solo e comunque al veterinario ufficiale.

VI. Bollatura sanitaria

28. A comprova dell'avvenuta favorevole ispezione sanitaria veterinaria *post mortem* su ogni carcassa di pollame o di coniglio che non sia direttamente ed individualmente condizionata in una confezione originale sigillata, deve essere applicato, sotto la responsabilità del veterinario ufficiale, un bollo a placca di materiale resistente, conforme all'igiene e tale da non poter essere reimpiegato. Il bollo deve essere di dimensioni tali che su di esse possano figurare in caratteri perfettamente leggibili, preferibilmente a rilievo, le seguenti indicazioni:

Per il Brasile:

Le indicazioni di cui al modello 2 dell'Allegato B.

Per l'Italia:

- a) Nella parte superiore, la sigla in lettere maiuscole: IT;
- b) Al centro il numero di riconoscimento ufficiale del macello;
- c) Nella parte inferiore, la sigla: CEE.

I caratteri devono essere alti almeno 0,2 cm per le lettere e per le cifre.

29. Per le parti di carcasse e le frattaglie nonchè per le carcasse intere di pollame e di coniglio che siano condizionate direttamente e individualmente in una confezione originale sigillata, la bollatura sanitaria deve consistere:

Per il Brasile, nell'apposizione di un bollo conforme al modello 3 dell'Allegato B.

Per l'Italia, nell'apposizione di un bollo recante le indicazioni di cui alle lettere a), b), c) del precedente paragrafo 28.

Tale bollo deve essere impresso: a stampa sulla confezione originale oppure con timbro a inchiostro al metilviolettone su un'etichetta fissata solidamente alla confezione, con piombo inviolabile o in modo da doverla forzatamente rompere all'atto dell'apertura.

VII. Confezionamento e imballaggio

30. I materiali a contatto diretto con le carni nel corso della lavorazione, conservazione, trasporto, nonchè i materiali impiegati nel confezionamento e nell'imballaggio delle carni di pollame e di coniglio devono rispondere ai requisiti previsti dalla legislazione del Paese importatore.

In particolare, detti materiali devono essere:

- nuovi ed igienicamente rispondenti,
- incapaci di alterare le caratteristiche organolettiche delle carni e di renderle nocive alla salute umana,

- sufficientemente solidi e resistenti per garantire una protezione efficace durante la manipolazione, il trasporto e la distribuzione.

31. Le carcasce intere di pollame e di coniglio, avvolte singolarmente o non in un involucro igienicamente rispondente, devono essere imballate in scatole, cartoni o casse legati con filo metallico o con altro sistema che ne impedisce la manomissione recanti all'esterno, stampigliate a caratteri leggibili e indelebili direttamente o su un'etichetta fissata solidamente con un piombo inviolabile in modo da doverla forzatamente rompere all'atto dell'apertura, oltre il bollo sanitario, almeno le indicazioni seguenti:

- a) denominazione della specie animale;
- b) peso netto.

Il bollo sanitario, per il Brasile, deve essere conforme al modello n. 7 dell'allegato B. Per l'Italia deve recare le indicazioni di cui alle lettere a), b), c) del precedente paragrafo 28.

Qualora le carcasce non siano state avvolte singolarmente in un involucro protettivo, l'imballaggio deve essere impermeabile e rivestito o foderato all'interno di un foglio di protezione igienicamente rispondente.

32. Le parti di carcassa e le frattaglie devono essere:

a) Condizionate in confezioni originali sigillate, sotto vuoto o non, costituite da materiale trasparente, incolore, inodore, imputrescibile, recanti stampate a caratteri leggibili e indelebili direttamente o su un'etichetta fissata secondo le modalità di cui al precedente paragrafo 31, oltre il bollo sanitario, le seguenti indicazioni in lingua italiana ed in lingua portoghese:

- denominazione della sede dello stabilimento
- denominazione della specie animale
- denominazione anatomica o merceologica delle parti di carcassa o delle frattaglie
- modo di conservazione: prodotto refrigerato congelato
- data di confezionamento
- peso netto.

Ogni confezione può contenere più parti di carcassa o frattaglie purchè identiche;

b) Successivamente imballate in scatole, casse, cartoni legati con filo metallico o con altro sistema che ne impedisca la manomissione; ogni collo deve contenere parti di carcassa aventi la stessa base anatomica o frattaglie identiche.

I colli devono recare all'esterno almeno le indicazioni di cui al precedente paragrafo 31.

VIII. *Trasporto*

33. Le carni di pollame e di coniglio devono essere trasportate in condizioni igieniche soddisfacenti e in mezzi di trasporto costituiti ed attrezzati in modo da assicurare per tutta la durata del trasporto una temperatura a cuore delle medesime:

- a) compresa fra 0 C e + 4 C per le carcasce intere refrigerate, compresa fra 0 C e + 2 C per le parti di carcassa refrigerate;
- b) non superiore a - 12 C per le carni congelate.

34. I vagoni, gli automezzi e le stive delle navi e degli aerei destinati al trasporto delle carni di pollame e di coniglio non possono essere utilizzati per il trasporto di animali vivi e di prodotti suscettibili di alterare e contaminare le carni, a meno che, dopo lo scarico dei prodotti summenzionati, siano stati sottoposti a pulitura, disinfezione ed eventuale deodorizzazione, efficaci.

I mezzi di trasporto inoltre devono corrispondere alle seguenti esigenze:

- a) i pavimenti e le pareti interne e tutte le altre parti che possono venire a contatto con i contenitori delle carni devono essere in materiale resistente alla corrosione, facilmente lavabili e

disinfettabili e tali da non alterare le caratteristiche organolettiche delle carni nè renderle nocive alla salute dell'uomo;

b) devono essere provvisti di dispositivi atti ad assicurare la protezione delle carni contro insetti e polvere e costruiti in modo tale da impedire ogni fuoriuscita di liquidi.

35. Il veterinario ufficiale deve assicurarsi prima della spedizione che i vagoni, gli automezzi, le stive di navi o di aerei adibiti al trasporto nonchè le condizioni di carico corrispondano alle prescrizioni igieniche stabilite nel presente capitolo.

ALLEGATO B

Timbratura della carni

I. *Specificazione dei Modelli dei Timbri ufficiali per l'identificazione delle carni brasiliane di pollame e coniglio*

a) *Modello n. 2*

- Dimensioni: 0,025 mt. × 0,015 mt. (venticinque per quindici millimetri);
- Forma: ellittica nel senso orizzontale;
- Dicitura: numero di registro dello stabilimento, isolato e con sopra la parola "INSPECCIONADO" collocata orizzontalmente e "BRASIL" che accompagna la curva superiore dell'ellisse; subito dopo il numero la sigla "S.I.F." che accompagna la curva inferiore;
- Uso: su ogni carcassa non condizionata individualmente in confezione originale sigillata, sotto forma di bollo a placca.

MODELLO N. 2



b) *Modello n. 3*

- Dimensioni: 0,04 mt. (quattro centimetri) di diametro quando applicato su pesi superiori ad un chilogrammo; 0,02 mt. o 0,03 mt. (due o tre centimetri) nei recipienti di peso fino ad un chilogrammo, in generale, nei rotoli stampati di carta o di pellicole plastiche;
- Forma: circolare;
- Dicitura: numero di registro dello stabilimento, isolato e con sopra la parola "INSPECCIONADO" collocata orizzontalmente e "BRASIL" che segue la curva superiore del circolo; subito dopo il numero la sigla "S.I.F." che segue la curva inferiore del circolo;
- Uso: per rotoli di prodotti utilizzati nell'alimentazione umana, sistemati in recipienti metallici, vetro o per prodotti avvolti in carta o pellicole plastiche.

MODELLO N. 3

c) *Modello n. 7*

- Dimensioni: 0,05 mt. (cinque centimetri) di diametro;
- Forma: circolare;
- Dicitura: numero di registro dello stabilimento, isolato e con sopra la parola "INSPECIONADO" collocato orizzontalmente e "BRASIL" che segue la parte superiore del circolo; subito dopo il numero la sigla "S.I.F." che segue la curva inferiore del circolo;
- Uso: per scatole, cassette ed altro che trasportino prodotti alimentari ispezionati.

MODELLO N. 7



[ALLEGATO 1]

REPUBBLICA FEDERALE DEL BRASILE
 MINISTERO DELL'AGRICOLTURA
 Dipartimento Nazionale di Ispezione di Prodotti di Origine Animale

Certificato N° _____

**CERTIFICATO SANITARIO UFFICIALE PER CARNI DI POLLAME E
 DI CONIGLIO DESTINATE ALL'ESPORTAZIONE VERSO L'ITALIA**

I. IDENTIFICAZIONE DELLE CARNICarni refrigerate, congelate⁽¹⁾Con osso, disossate⁽¹⁾

Carni di _____

Natura e tipo dei pezzi e tagli _____

Natura e tipo dell'imballaggio _____

Numero dei pezzi e/o dei colli _____

Peso netto totale della spedizione Kg _____

II. PROVENIENZA DELLE CARNI

Stabilimento: _____

III. DESTINAZIONE DELLE CARNI

Le carni sono spedite da:

Con il seguente mezzo di trasporto:

Camion _____ Vagone _____
 (sigla e numero della targa)Nave _____ Aero _____
 (nome della nave) (numero del volo)

Nome e indirizzo dello speditore _____

Nome e indirizzo del destinatario _____

IV. ATTESTATO DI SANITÀ

Il sottoscritto Veterinario ufficiale, certifica che:

a) le carni sopraindicate — le etichette fissate agli imballaggi delle carni sopraindicate⁽¹⁾ recano i bolli sanitari previsti dal vigente Accordo Sanitario Italo-Brasile.

b) le carni sopraindicate:

- sono state ottenute da animali provenienti dagli allevamenti di cui dal vigente Accordo Sanitario Italo-Brasile;
- sono state ottenute in macelli e laboratori di sezionamento e di disossamento ufficialmente riconosciute;
- sono state sottoposte con esito favorevole ad ispezione veterinaria effettuata in conformità delle disposizioni previste dal vigente Accordo Sanitario Italo-Brasile e riconosciute incondizionatamente atte al consumo umano, perfettamente sane, salubri e genuine;
- sono state ottenute, manipolate, sezionate, disossate⁽¹⁾, conservate e spedite conformemente alle disposizioni previste dal vigente Accordo Sanitario Italo-Brasile.

- c) gli animali da cui provengono le carni non sono stati trattati con antibiotici (limitatamente all'ultima settimana prima della macellazione), con sostanze ad azione ormonale od antiormonale (naturali o di sintesi) a scopo zootecnico o terapeutico, con inteneritori, calmanti, arsenicali, antimoniali o altre sostanze nocive o suscettibili di rendere eventualmente il consumo delle carni pericoloso o nocivo per la salute umana;
- d) dette carni non sono state trattate con sostanze coloranti o conservanti, con radiazioni ionizzanti o raggi ultravioletti e non contengono residui di pesticidi a livelli superiori e quelli previsti dalla legislazione italiana;
- e) i veicoli ed i mezzi adibiti al trasporto e le condizioni di carico della spedizione corrispondono alle prescrizioni d'igiene stabilite dal vigente Accordo Sanitario Italo-Brasiliano.

Fatto a _____ il _____

(Timbro)

Il veterinario ufficiale (Nome e qualifica)

(1) Cancellare la menzione inutile.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

No. 12780. SANITARY AGREEMENT BETWEEN THE ITALIAN GOVERNMENT AND THE BRAZILIAN GOVERNMENT ON THE IMPORTATION INTO ITALY OF MEAT FROM THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL. SIGNED AT BRASÍLIA ON 30 OCTOBER 1972¹

ADDITIONAL PROTOCOL² TO THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT (WITH LIST AND ANNEXES).
SIGNED AT BRASÍLIA ON 24 APRIL 1981

Authentic texts: Portuguese and Italian.

Registered by Brazil on 23 June 1981.

The Government of the Federative Republic of Brazil and
The Government of the Italian Republic,
Desiring to expand the scope of the Sanitary Agreement concluded at Brasília on 30 October 1972,

Have agreed as follows:

Article I. Trade between Brazil and Italy in refrigerated or frozen poultry or rabbit meat shall be conducted in accordance with the hygienic and sanitary conditions indicated in the list annexed to this Protocol and in annexes A and B.

Article II. This Protocol shall in no way affect any obligations arising now or in the future from participation by the Contracting Parties in economic integration agreements or entities.

Article III. This Additional Protocol shall enter into force on the date of its signature and shall remain in force for the duration of the Brazilian-Italian Sanitary Agreement of 30 October 1972.

DONE at Brasília on 24 April 1981, in two originals in the Portuguese and Italian languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of the Federative Republic of Brazil:

[Signed]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

For the Government
of the Italian Republic:

[Signed]

GIUSEPPE JACOANGELI

LIST OF TECHNICAL, HYGIENIC AND SANITARY GUARANTEES AND CONDITIONS GOVERNING TRADE IN
POULTRY AND RABBIT MEAT BETWEEN BRAZIL AND ITALY

Trade in refrigerated or frozen poultry and rabbit meat between Brazil and Italy must comply with the conditions hereafter enumerated.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 893, p. 133.

² Came into force on 24 April 1981 by signature, in accordance with article III.

Chapter I

For the purposes of this list, the term:

1) *Poultry* means domestic poultry bred on a farm and belonging to the following species:

- Domestic fowl (genus *Gallus*),
- Guinea-fowl or *Numida maleagris* (genus *Numida*),
- Turkey or *Maleagris gallopavo* (genus *Maleagris*),
- Domestic duck (genus *Anser*),
- Domestic goose (genus *Anser*),
- Domestic dove or pigeon (genus *Columba*);

2) *Rabbits* means domestic Leporidae belonging to the genus *Oryctolagus*;

3) *Meat* means the edible parts of slaughtered poultry or rabbits, preserved by chilling by means of:

- Refrigeration at an inner temperature of between 0° C and + 4° C in the case of whole carcasses and between 0° C and + 2° C in the case of carcasses in parts (refrigerated meats);
- Freezing at an inner temperature not lower than - 12° C (frozen meats);

4) *Carcass* means:

(a) *In the case of poultry*, the entire body after bleeding, defeathering, evisceration and either removal or retention of the head, the neck, the feet at the tarsus, the kidneys and the lungs, with the lungs either left whole or out at various points;

(b) *In the case of rabbits*, the entire body, with or without the head, after bleeding, skinning, evisceration and removal of the distal portion of the limbs;

5) *Offal* means meat other than the meat of the carcass referred to in subparagraphs (a) and (b) above (edible viscera, head, neck, crest, wattles and feet);

6) *Viscera* means the thoracic and abdominal organs (lungs, heart, liver, spleen, pancreas, kidneys, stomach, intestines and, in the case of poultry, gizzard, trachea, oesophagus, gullet or crop and ovaries);

7) *Evisceration* means the removal of the viscera referred to in subparagraph 6 above. The removal of lungs and kidneys in the case of poultry, and of lungs, heart, liver and kidneys in the case of rabbits, shall be optional;

8) *Official veterinarian* means the veterinarian appointed by the competent health authorities of the exporting State;

9) *Wrapping* means the placing of the meat in direct contact with a wrapping made of plastic film or sheeting or other suitable material;

10) *Packaging* means the container (tin, cardboard box, crate, etc.) for storing the meat which has already been wrapped in accordance with subparagraph 9 above so as to provide full protection during transport;

11) *Original wrapping* means a wrapping devised to ensure the integrity and authenticity of the product it contains and to make it impossible to take the product out without tampering with the wrapping itself.

Chapter II

Poultry and rabbit meat intended for trade between Brazil and Italy shall have been:

(a) Obtained in slaughterhouses and processing plants placed under permanent veterinary supervision and recognized by the competent central authority as fit to export in accordance with the provisions of annex A, chapters I, II and III;

- (b) Obtained from animals which:
- Have been bred in the exporting State;
 - Come from farms free from infectious or contagious diseases communicable to the species to which they belong;
 - Have been kept in areas in which no veterinary law-enforcement measures have been taken, for at least 40 days, as a result of outbreaks of fowl plague or Newcastle disease in the case of poultry, and of tularemia and myxomatosis in the case of rabbits;
 - Have been accompanied as far as the slaughterhouse by an appropriate certificate of health issued by the veterinarian responsible for the state of health of the consignment;
 - Have been transported in cages and vehicles cleaned and disinfected in advance with officially recognized disinfectants;
 - Have been found healthy and well-nourished after an *ante mortem* veterinary health inspection by an official veterinarian, in conformity with annex A, chapter V;
- (c) Inspected *post mortem* by an official veterinarian, in conformity with annex A, chapter V, and found unconditionally fit for human consumption, perfectly wholesome and genuine;
- (d) Stamped in accordance with annex A, chapter VI, with a health stamp certifying that they have successfully passed veterinary health inspection;
- (e) Processed, handled, wrapped, packed, stored, preserved, shipped and transported in conformity with the provisions of annex A;
- (f) Accompanied during transport by a veterinary health certificate conforming to the model in annex 1, issued by an official veterinarian and drawn up in the language of the importing country. The health certificate shall be issued on the day of shipment.

Chapter III

There may be no trade between Brazil and Italy in meat obtained from animals which:

- (a) Died of causes other than slaughter;
- (b) Were slaughtered as an emergency measure;
- (c) Were ill or undernourished;
- (d) Exhibited lesions, changes or malformations of any kind at the time of *post-mortem* inspection;
- (e) Were treated with hormonal, anti-hormonal, arsenical or antimonial substances, antibiotics (applies to the last week only), tenderizers, pesticides and the like.

There may also be no trade between Brazil and Italy in meat which:

- (a) Has an abnormal colour, smell, taste and consistency;
- (b) Has been insufflated or is immature;
- (c) Has been treated with colouring or discolouring agents, preservatives, aromatic substances, tenderizers, ionizing radiation or ultraviolet rays;
- (d) Has been treated or come into contact with substances which affect its organoleptic properties, wholesomeness, genuineness and perishableness;
- (e) Is adulterated, dirty or in any way in an unacceptable state of hygiene or preservation;
- (f) Contains pesticide residues above the levels established by the legislation of the importing country;
- (g) Has been transported in direct contact with crushed ice.

Chapter IV

Meat which upon import is found by the veterinary inspectors to be unfit for consumption or not in conformity with the provisions of this list shall be turned back or, if that is not possible, destroyed or used, after denaturation, for non-food purposes, provided that the decision of the frontier veterinarian is upheld by a higher veterinary health authority.

The reason for rejection shall be noted on the accompanying health certificate by the frontier veterinarian.

Chapter V

The establishments referred to in chapter II (a) above must be entered in appropriate registers and assigned a number in official identification lists. Such lists shall be transmitted through the usual diplomatic channel to the respective central veterinary services of the two countries. Each of those services may, through the same channel, propose changes in the above-mentioned lists (additions, cancellations, suspensions, reinclusions).

The Brazilian Ministry of Agriculture and the Italian Ministry of Health may at any time arrange, with the approval of the respective Governments, to send veterinary inspectors to examine the technical, hygienic and sanitary conditions in the above-mentioned establishments. Establishments found to be unsuitable as a result of such inspections may be excluded from the lists.

Chapter VI

A. Poultry meat exported from and originating in the Contracting States may be presented for export in the following forms:

1) *Carcasses*, refrigerated or frozen. It is permissible to reintroduce into the abdominal cavity of the carcass the corresponding viscera, restricted to the liver with the gall bladder removed, the heart with the pericardium removed, and the gizzard with its outer horny layer removed; to the said viscera, cleaned thoroughly and wrapped in a plastic bag, may be added the neck with the skin removed, the oesophagus, the trachea and the gullet or crop;

2) *Carcasses in parts*, with the exception of trimmings, refrigerated or frozen, in the original wrapping bearing the anatomical and commercial designation of the parts contained;

3) *Offal*, frozen, in the original wrapping, restricted to:

- Livers with the gall bladders removed;
- Hearts with the pericardium removed;
- Muscular stomachs (gizzards) with the outer horny layer removed;
- Crests and wattles.

B. Rabbit meat exported from and originating in the Contracting States may be presented for import in the following forms:

1) *Carcasses*, refrigerated or frozen;

2) *Carcasses in parts*, with the exception of trimmings, refrigerated or frozen in the original wrapping bearing the anatomical and commercial designation of the parts contained;

3) *Offal*, frozen, in the original wrapping, restricted to:

- Livers with the gall bladder removed;
- Hearts with the pericardium removed.

Chapter VII

To facilitate the application of this list, the central veterinary services of the two countries shall regularly exchange statistical bulletins on infectious and contagious diseases of poultry and rabbits and shall arrange to inform each other with the greatest urgency regarding any outbreak of particularly serious cases of infectious epizootic or zoonotic diseases.

ANNEX A

I. *Requirements for the approval of slaughterhouses for poultry and rabbits*

I. Slaughterhouses and processing plants for poultry and rabbits must be divided into two areas, a so-called "unclean" area and a "clean" area, which are adequately separated from each other.

A. The "unclean" area shall include:

(a) Holding areas, or sheds, exclusively for housing live poultry or rabbits in the immediate vicinity of the slaughtering area, but completely separate from it. Any communication with the slaughtering area other than the small opening simply for the passage of the animals must be equipped with a door that closes automatically;

The above-mentioned holding areas must have adequate lighting and ventilation and be large enough to avoid the crowding of cages and allow easy health inspection;

If they are held outdoors, the animals must be ensured protection against the sun and inclement weather;

(b) A section for cleaning and disinfecting the transport vehicles and the cages which, once cleaned and disinfected, must be stored in an appropriate place;

(c) A special quarantine section, suitably isolated, comprising:

— A suspect area for animals found to be sick or suspect during an *ante-mortem* health inspection;

— A retaining cage for storing meat withheld for observation, meat not fit for consumption and animal by-products to be processed as trimmings. Meat withheld for observation may be stored in a compartment of the refrigerator provided it is a separate compartment not intended for any other use;

— A facility for denaturing and destroying condemned meat and any trimmings and animal waste products not intended for processing as industrial by-products;

The premises of the special quarantine section must be lockable;

(d) Premises for storing feathers, skins and other animal waste products, if they are not denatured, destroyed or removed daily from the slaughterhouse;

(e) Premises for storing faeces, if they are not removed immediately;

(f) Killing-rooms where the following operations can be performed on an aerial conveyor that is mechanical or automatic or can be regulated in speed:

— Suspension of the animals;

— Stunning, jugulation and bleeding;

— Defeathering (skinning and removal of the distal portion of the limbs in the case of rabbits);

— Washing and dressing.

B. The “clean” area shall include:

(g) One or more areas for:

- Evisceration;
- Trimming, grading, trussing and shaping;
- Chilling of the carcasses if they have not been under “dry” refrigeration;
- Cutting and boning;
- Wrapping and packaging;
- Consignment.

The area for cutting, boning and wrapping carcasses in parts or offal must be air-conditioned at a temperature no higher than + 10° C. Any opening between the evisceration area and the slaughtering area other than the small opening simply for the passage of the carcasses and the aerial conveyor must be equipped with a door that closes automatically;

(h) A refrigeration plant of adequate power, capacity and structure, which is equipped to ensure effective ventilation and a proper degree of humidity, and which shall include:

(aa) A space adjacent to the evisceration area for air refrigeration of the carcasses unless they are otherwise refrigerated; the space must be maintained at a temperature which will rapidly lower the inner temperature of:

- Carcasses for cutting or boning to between 0° C and + 2° C;
- Carcasses to be exported whole to between 0° C and + 4° C;

(bb) Cold-storage rooms for storing refrigerated carcasses, in which the temperature must be between - 1.5° C and + 1° C;

(cc) A freezer tunnel using the air-blast system of freezing equipment with plate freezers;

(dd) Freezers for storing frozen meat and offal, in which the temperature must not exceed - 12° C;

(ee) In the case of rabbit meat and offal, the freezing and storage mentioned in subparagraphs (cc) and (dd) above may be done in facilities separate from the slaughterhouse but in its vicinity;

The refrigeration areas and cutting and boning areas must have equipment to control and register the temperature and the degree of humidity;

(i) A room air-conditioned at a temperature no higher than + 10° C, with proper facilities and equipment for producing a vacuum and for wrapping vacuum-packed meat in plastic wrapping;

Poultry and rabbit slaughterhouses shall, in addition, have:

(j) Arrangements, installations and equipment to permit *ante-mortem* and *post-mortem* health-inspection operations and proper veterinary control to be carried out normally and easily at any time;

(k) Properly equipped lockable premises, reserved exclusively for the veterinary service;

(l) An installation providing a sufficient quantity of pressurized drinking water, both hot (over + 32° C) and cold; the use of non-drinking water shall be permitted exclusively to produce steam and to operate cooling machinery, provided that the pipes installed for that purpose cannot be used for any other purpose and are very visibly marked;

(m) Equipment and utensils, such as conveyor-belts, vats, cutting surfaces and tables, knives and receptacles, made of non-decomposable and corrosion-resistant materials which may be easily washed and disinfected and do not affect the meat;

(n) Special airtight or hermetically sealed receptacles to collect meat not fit for human consumption and waste products, made of non-decomposable material and marked in such a way as to distinguish them clearly from other receptacles;

(o) An installation for the discharge of waste water in accordance with hygienic standards;

(p) Suitable facilities for cleaning and disinfecting the premises, installations, equipment and receptacles, and also appropriate steam or hot-water sterilizers (over + 82° C) to disinfect utensils and work implements;

(q) Adequate and effective arrangements to protect against and control insects, rodents and parasites of all kinds;

(r) Cloak-rooms, showers, wash-basins and flush toilets, the latter located so that they do not communicate directly with the working areas, and the wash-basins located near the toilets and provided with hot and cold running water, facilities for washing and disinfecting the hands, and disposable towels;

Well placed and clearly visible notices must remind personnel to wash their hands carefully after using the toilets;

(s) Adequate ventilation, proper evacuation of fumes from the slaughtering and meat-processing areas, and sufficient natural or artificial lighting that does not distort colours.

2. The areas for slaughtering and for the processing, wrapping and storage of meat must have:

- Floors made of waterproof material, easy to wash and disinfect and decay-resistant, with a proper system for easy, rapid and complete drainage of liquids;
- Smooth walls, covered or painted with a light-coloured, washable material up to a height of at least two metres, with rounded corners and angles;
- Ceilings, doors, windows and stairs made of material that can be cleaned easily and effectively.

3. The size of the premises and the capacity, potential and structure of the installations and equipment of poultry and rabbit slaughterhouses must be suited to the operational needs and the scale of the particular slaughterhouse.

4. If rabbits are slaughtered in a poultry slaughterhouse, it must be done in a special section of the building, in premises and with equipment, instruments, utensils and receptacles reserved for that activity.

II. *Sanitary standards for premises, installations and equipment*

5. The premises, installations, equipment and all other parts of poultry and rabbit slaughterhouses must always be kept as clean and sanitary as possible.

The premises, installations and equipment for holding and slaughtering live animals and for meat processing and handling as well as the premises of the special quarantine section may not be used for any other purpose and must be cleaned and disinfected as needed, and in any case at the end of the working day. The equipment and utensils used for slaughtering and meat processing, especially the conveyor-belts, cutting and boning tables, knives and receptacles, must be cleaned and disinfected several times in the course of a working day as well as at the end of the day and whenever they have been soiled or have come into contact with contaminated or suspect material. In particular, the retaining cages for condemned or suspect meat must be emptied frequently and cleaned and disinfected each time they are emptied.

6. The cages and other containers for live animals must be constructed of easily washable material resistant to corrosion, with a waterproof bottom, and shall be cleaned and disinfected each time they are emptied.

7. Only drinking water and only detergents, disinfectants and insecticides without a penetrating and persistent odour and not liable to affect the wholesomeness of the meat may be used, under the supervision of the official veterinarian, for cleaning and disinfecting.

8. It is forbidden to keep dogs or cats or any animals other than poultry or rabbits intended for slaughter in the buildings or to allow them to enter.

9. Smoking is prohibited, and it is forbidden to spread sawdust or similar substances on the floor of the slaughtering and processing areas.

III. *Hygiene of personnel*

10. Personnel responsible for processing meat shall observe the strictest principles of hygiene, shall always be as clean as possible and shall, in particular:

- (a) Wear easily washable, clean, white work clothes and head-gear;
- (b) Immediately wash their hands and arms carefully with hot water before disinfecting them, whenever they have touched diseased animals or contaminated meat.

Meat must not be processed or handled by persons who might contaminate it, particularly:

- (a) Persons who have or are suspected of having typhoid fever, paratyphoid A or B, salmonellosis, dysentery, infectious hepatitis or scarlet fever, or who are carriers of such diseases;
- (b) Persons who have or are suspected of having infectious tuberculosis, haematic carbuncle, diphtheria, gonorrhoea, syphilis or poliomyelitis;
- (c) Persons who have or are suspected of having a contagious skin disease or who have purulent or serous lesions on the head, neck, arms or hands;
- (d) Persons who have dressings on their hands, with the exception of plastic bandages which protect recent and uninfected wounds on the fingers;
- (e) Persons who simultaneously carry on an activity which exposes the meat to contamination.

11. Any person employed in the processing or handling of meat must possess a medical certificate to the effect that nothing prevents him from exercising such an activity. The medical certificate must be renewed every year and whenever the official veterinarian so requests; and it must at all times be available to the latter.

IV. *Rules of hygiene governing slaughter and meat processing*

12. The operations of stunning, bleeding, defeathering (skinning in the case of rabbits), evisceration, washing, trimming, chilling, cutting, boning, wrapping and packaging must succeed each other in a continuous forward progression, with no reverse, cross or overlapping movement or stoppages, and in such a way as to avoid any contact between the carcasses and the floor.

13. Animals brought into the killing-rooms must, after stunning, be killed immediately.

14. Bleeding must be complete and must take place in a corridor or tunnel in order to avoid any spattering or spurting of blood in the premises.

15. Defeathering (or skinning in the case of rabbits) must be complete; if scalding by immersion in a vat precedes defeathering, it must be done with drinking water replaced at least every three hours. Feathers and skins must be removed immediately from the slaughtering area and transported to the appropriate premises.

16. After defeathering, or skinning in the case of rabbits, the carcasses shall be opened for health inspection; the liver, spleen and digestive tract shall be removed from the abdominal cavity but left attached to the carcass by their natural connections. After inspection, the viscera shall be separated from the carcass, and the offal and inedible viscera shall be divided and collected in different receptacles; the removal of the lungs and kidneys in the case of poultry is optional.

The evisceration operations must be conducted according to hygienically suitable methods in such a way as to avoid soiling the carcasses.

17. Meat not fit for consumption and viscera other than offal and by-products shall be collected in appropriate hermetically-sealed receptacles from which they shall be removed at least once a day to be denatured and destroyed.

18. After veterinary-health inspection and evisceration, the carcasses must be cleaned and washed with running drinking water and then refrigerated by means of hygienically suitable cooling systems — such as dry-air refrigeration or hydro-refrigeration by spraying — designed to reduce bacterial contamination and the absorption and retention of humidity to a minimum and to bring the carcasses rapidly to an inner temperature of between 0° C and + 4° C.

19. Insufflation of rabbit meat and the use of cloths to clean the meat are forbidden.

20. Meat that is to be cut into individual or family portions (indivisible selling units) shall be:

- Obtained from animals slaughtered on the day itself;
- Brought, immediately after slaughter, to an inner temperature of between 0° C and + 2° C and kept at that temperature until the moment of cutting.
- Cut, boned and wrapped at an inner temperature of between 0° C and + 2° C in premises air-conditioned at a temperature no higher than + 10° C;
- Wrapped in original wrapping of plastic film, either vacuum-packed or not.

21. Meat to be exported:

- (a) In a refrigerated state (refrigerated meat), shall be kept in a holding cooler until the moment of shipment at a temperature of between 0° C and + 4° C in the case of carcasses and between 0° C and + 2° C in the case of carcasses in parts;
- (b) In a frozen state (frozen meat), shall, after having been frozen at a temperature no higher than - 12° C, be kept at that temperature in a holding freezer until the moment of shipment.

22. The official veterinarian shall frequently inspect the cleanliness and hygienic conditions of the slaughterhouse personnel, premises, installations and equipment at the start and during the various stages of processing and shall also arrange for periodic laboratory inspection of the meat, packaging, premises, installations and equipment and the potability of the water supply.

V. *Ante-mortem and post-mortem veterinary inspection*

23. Poultry and rabbits must undergo a health inspection upon arrival at the slaughterhouse; the inspection shall be repeated immediately before slaughter if the animals remain in the slaughterhouse longer than 24 hours.

The inspection must be conducted under adequate lighting conditions and must ascertain whether the animals are healthy and in a good general and nutritional state. Diseased animals or those suspected of having an infectious or contagious disease or affected by any form of morbidity shall be excluded from normal slaughter and transferred to the special quarantine section.

24. Poultry and rabbits must, immediately after slaughter, undergo a *post-mortem* health inspection under adequate lighting conditions. Once the inspection is completed, the cutting-up of the carcass may begin and any part of the animal may be removed or processed.

25. The *post-mortem* health inspection must include:

- (a) Visual examination of the animal;
- (b) If necessary, palpation and incision of the slaughtered animal;
- (c) Inspection for changes in consistency, colour, odour and, if necessary, taste;
- (d) Where necessary, laboratory analysis.

26. The inspection must ascertain that the meat is unconditionally fit for human consumption, perfectly wholesome and genuine; the aim in particular should be to exclude the presence of lesions or changes in the slaughtered animals attributable to:

- Infectious or parasitic diseases;
- Cachexia, hydraemia, ascites or icterus;
- Poisoning or intoxication;
- Botulism;
- General or metabolic disorders;
- Non-infectious forms of disease;
- Neoplasia.

27. During the *ante-mortem* and *post-mortem* inspection, the official veterinarian may be assisted by lay assistants who are especially skilled in inspection techniques.

The responsibility for the final decision as to whether the meat is edible shall, in any case, remain exclusively with the official veterinarian.

VI. *Veterinary stamping*

28. In order to certify that every poultry and rabbit carcass which has not been directly and individually wrapped in a sealed original wrapping has successfully passed a veterinary-health inspection, a stamp consisting of a metal plate of resistant material that conforms to hygienic standards and is not reusable shall be applied, under the responsibility of the official veterinarian. The stamp must be large enough to bear, in perfectly legible and preferably raised characters, the following indications:

In the case of Brazil:

The indications given in model 2 in annex B;

In the case of Italy:

- (a) At the top, the initials IT in capital letters;
- (b) In the middle, the official identification number of the slaughterhouse;
- (c) At the bottom, the initials CEE.

Both the letters and the figures must be at least 0.2 centimetres (2 millimetres) high.

29. In the case of carcasses in parts and offal as well as whole poultry and rabbit carcasses that have been directly and individually wrapped in a sealed original wrapping, the veterinary stamping shall consist in:

In the case of Brazil:

The affixing of a stamp conforming to model 3 in annex B;

In the case of Italy:

The affixing of a stamp bearing the indications referred to in paragraph 28 (a), (b) and (c) above.

Such a stamp shall be printed on the original wrapping or stamped in methyl violet ink on a tag solidly attached to the wrapping with an unbreakable lead seal in such a way that it must be broken when the package is opened.

VII. *Wrapping and packaging*

30. Materials which come in direct contact with the meat during processing, preservation and transport, as well as materials used in the wrapping and packaging of poultry and rabbit meat, must satisfy the requirements of the legislation of the importing country.

In particular, such materials must be:

- Unused and hygienically suitable;
- Incapable of altering the organoleptic properties of the meat or making it harmful to human health;
- Sufficiently solid and resistant to insure effective protection during handling, transport and distribution.

31. Whole poultry and rabbit carcasses, wrapped individually or not in hygienically suitable wrappings, must be packed in tins, cardboard boxes or crates which are tied with metallic cord or in some other way that prevents the removal of the contents, and on which are printed on the outside in legible and indelible characters, either directly or on a tag solidly attached with an unbreakable lead seal in such a way that it must be broken when the package is opened, at least the following indications in addition to the veterinary stamp:

- (a) The name of the animal species;
- (b) The net weight.

The veterinary stamp shall, in the case of Brazil, conform to model 7 in annex B. In the case of Italy, it must bear the indications referred to in paragraph 28 (a), (b) and (c) above.

Where the carcasses have not been individually wrapped in a protective wrapping, the packaging must be waterproof and covered or lined on the inside with a hygienically suitable protective sheet.

32. Carcasses in parts and offal must be:

(a) Wrapped in a sealed original wrapping, either vacuum-packed or not, composed of transparent, colourless, odourless, decay-resistant material, on which are printed, in addition to the veterinary stamp, in legible and indelible characters, either directly or on a tag attached in the manner described in paragraph 31 above, the following indications in Portuguese and Italian:

- The name and location of the establishment;
- The name of the animal species;
- The anatomical or commercial designation of the cuts or offal;
- The method of preservation: refrigeration or freezing;
- The date of wrapping;
- The net weight.

Each package may contain several cuts or offal, provided that they are identical;

(b) Subsequently packed in tins, cardboard boxes or crates tied with metallic cord or in some other way that prevents the removal of the contents. Each package must contain cuts which have the same anatomical basis or identical offal.

The packages must bear on the outside at least the indications referred to in paragraph 31 above.

VIII. *Transport*

33. Poultry and rabbit meat must be transported under satisfactory hygienic conditions and in vehicles which are built and equipped in such a way that during the entire course of transport:

- (a) An inner temperature of between 0° C and + 4° C is maintained in the case of whole refrigerated carcasses, and of between 0° C and + 2° C in the case of refrigerated carcasses in parts;
- (b) An inner temperature no higher than – 12° C is maintained in the case of frozen meat.

34. Railway wagons, lorries and cargo holds of ships and aircraft used to transport poultry and rabbit meat may not be used to transport live animals or products likely to affect or contaminate the meat unless, after the above-mentioned products have been unloaded, the vehicles have been properly cleaned, disinfected and, if need be, deodorized.

The vehicles shall, moreover, meet the following requirements:

- (a) The floors and inner walls and all other parts which may come in contact with the meat containers must be of corrosion-resistant material, easily washed and disinfected, and such that they do not alter the organoleptic properties of the meat or render it harmful to human health;
- (b) They must be provided with means to protect the meat against insects and dust and must be built in such a way as to prevent leakage.

35. The official veterinarian must ascertain before dispatch that the railway wagons, lorries, and cargo holds of ships or aircraft used for transport and the conditions of carriage meet the hygienic requirements laid down in this chapter.

ANNEX B

Stamping of the meat

1. *Model specifications of the official stamps for the identification of Brazilian poultry and rabbit meat*

(a) *Model No. 2*

- Dimensions: 0.025 m × 0.015 m (twenty-five millimetres by fifteen);
- Shape: horizontally elliptical;
- Wording: registration number of the establishment, standing alone, with the word "INSPECCIONADO" ("INSPECTED") horizontally above and the word "BRASIL" following the upper edge of the ellipse; immediately below the number, the letters "S.I.F." following the lower edge of the ellipse;
- Use: for every carcass not individually wrapped in original sealed wrapping, the stamp consisting of a metal plate.

MODEL No. 2



(b) *Model No. 3*

- Dimensions: 0.04 m (four centimetres) in diameter when the stamp is applied to a package weighing more than 1 kilogram; 0.02 m or 0.03 m (two or three centimetres) when applied to any kind of container weighing up to 1 kilogram and to printed rolls of paper or plastic film;
- Shape: circular;
- Wording: registration number of the establishment, standing alone, with the word "INSPECCIONADO" ("INSPECTED") horizontally above and the word "BRASIL" following the upper edge of the circle; immediately below the number, the letters "S.I.F." following the lower edge of the circle;

- Use: for rolls of products for human consumption packed in tins or glass jars or for products wrapped in paper or plastic film.

MODEL No. 3



(c) *Model No. 7*

- Dimensions: 0.05 m (five centimetres) in diameter;
- Shape: circular;
- Wording: registration number of the establishment, standing alone, with the word “INSPECIONADO” (“INSPECTED”) horizontally above and the word “BRASIL” following the upper edge of the circle; immediately below the number, the letters “S.I.F.” following the lower edge of the circle;
- Use: for tins, crates and the like containing inspected food products.

MODEL No. 7



ANNEX 1

FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL
MINISTRY OF AGRICULTURE

National Department for the inspection of products of animal origin

Certificate No. _____

OFFICIAL HEALTH CERTIFICATE FOR POULTRY AND RABBIT MEAT
INTENDED FOR EXPORT TO ITALY

I. DESCRIPTION OF THE MEAT

Refrigerated, frozen meat¹Unboned, boned¹

Meat of _____

Nature and type of pieces and cuts _____

Nature and type of packing _____

Number of pieces and/or packages _____

Total net weight of the shipment (kilograms) _____

II. ORIGIN OF THE MEAT

Slaughterhouse:

III. DESTINATION OF THE MEAT

Shipped from:

By the following mode of conveyance:

Lorry _____ Railway wagon _____
(Make and registration number) (Number)Ship _____ Aircraft _____
(Name of vessel) (Flight number)

Name and address of consignor _____

Name and address of consignee _____

IV. CERTIFICATION OF FITNESS FOR CONSUMPTION

The undersigned official veterinarian certifies that:

(a) The above-mentioned meat — the labels attached to the packing of the above-mentioned meat — bear(s)¹ the veterinary stamps provided for under the existing Brazilian-Italian Sanitary Agreement;

(b) The above-mentioned meat:

- Has been obtained from animals that come from farms complying with the existing Brazilian-Italian Sanitary Agreement;
- Has been obtained from officially approved slaughterhouses and cutting and boning shops;
- Has successfully passed a veterinary inspection conducted in conformity with the provisions of the existing Brazilian-Italian Sanitary Agreement and has been found unconditionally fit for human consumption, perfectly wholesome and genuine;
- Has been obtained, handled, cut, boned,¹ preserved and shipped in conformity with the provisions of the existing Brazilian-Italian Sanitary Agreement;

- (c) The animals from which the meat is derived were not treated with antibiotics (in the week prior to slaughter), with hormonal or anti-hormonal substances (natural or synthetic) for zoo-technical or therapeutic purposes, or with tenderizers, tranquilizers, arsenical or antimonial substances or other substances which are harmful or might possibly make the consumption of the meat dangerous or harmful to human health;
- (d) This meat has not been treated with colouring agents, preservatives, ionizing radiation or ultraviolet rays, and it does not contain pesticide residues above the levels established by Italian legislation;
- (e) The vehicles and means of transport used and the conditions of shipment meet the hygienic requirements established in the existing Brazilian-Italian Sanitary Agreement.

Done at _____ on _____

(Stamp)

Official veterinarian (name and rank)

¹ Delete where inapplicable.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 12780. ACCORD SANITAIRE ENTRE LE GOUVERNEMENT ITALIEN ET LE GOUVERNEMENT BRÉSILIEN POUR L'IMPORTATION EN ITALIE DE VIANDES EN PROVENANCE DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL. SIGNÉ À BRASÍLIA LE 30 OCTOBRE 1972¹

PROTOCOLE² ADDITIONNEL À L'ACCORD SUSMENTIONNÉ (AVEC LISTE ET ANNEXES). SIGNÉ À BRASÍLIA LE 24 AVRIL 1981

Textes authentiques : portugais et italien.

Enregistré par le Brésil le 23 juin 1981.

Le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et

Le Gouvernement de la République italienne,

Désireux d'élargir le champ d'application de l'Accord sanitaire conclu à Brasilia le 30 octobre 1972,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Le commerce entre le Brésil et l'Italie de viandes réfrigérées ou surgelées de volailles et de lapins sera soumis aux conditions d'hygiène et aux conditions sanitaires figurant sur la liste figurant aux annexes A et B du présent Protocole.

Article II. Le présent Protocole ne porte aucunement atteinte aux obligations découlant ou pouvant découler pour les Parties contractantes de leur participation à des accords ou à des entités d'intégration économique.

Article III. Le présent Protocole additionnel entrera en vigueur à la date de sa signature et le restera tant que restera en vigueur l'Accord sanitaire entre le Brésil et l'Italie en date du 30 octobre 1972.

FAIT à Brasilia le 24 avril 1981, en deux exemplaires originaux en langues italienne et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République fédérative du Brésil :

[Signé]

RAMIRO SARAIVA GUERREIRO

Pour le Gouvernement
de la République italienne :

[Signé]

GIUSEPPE JACOANGELI

LISTE DES GARANTIES ET CONDITIONS TECHNIQUES ET HYGIÉNIQUE-SANITAIRES APPLICABLES AU COMMERCE DE VIANDES DE VOLAILLES ET DE LAPINS ENTRE LE BRÉSIL ET L'ITALIE

Le commerce de viandes réfrigérées ou surgelées de volailles et de lapins entre le Brésil et l'Italie sera soumis aux conditions ci-après :

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 893, p. 133.

² Entré en vigueur le 24 avril 1981 par la signature, conformément à l'article III.

Chapitre premier

Aux fins de la présente liste, on entend par :

1. *Volailles* : les volailles domestiques d'élevage, appartenant aux espèces ci-après :
 - Coq domestique (genre *Gallus*);
 - Pintade ou *Numida maleagris* (genre *Numida*);
 - Dinde ou *Maleagris gallipavo* (genre *Maleagris*);
 - Canard domestique (genre *Anser*);
 - Oie domestique (genre *Anser*);
 - Colombe ou pigeon domestique (genre *Columba*);
2. *Lapins* : les léporidés domestiques appartenant au genre *Oryctolagus*;
3. *Viandes* : toutes les parties comestibles de volailles ou de lapins abattus, conservées au froid par :
 - Réfrigération à une température comprise entre 0 (zéro) et + 4 (quatre) degrés centigrades s'il s'agit de carcasses entières, et entre 0 (zéro) et + 2 (deux) degrés centigrades s'il s'agit de parties de carcasses (viandes réfrigérées);
 - Surgélation à une température non inférieure à - 12 (douze) degrés centigrades (viandes surgelées);
4. *Carcasse* :
 - a) *Dans le cas des volailles*, le corps entier après saignée, plumée et éviscération et ablation ou non de la tête, du cou, des pattes à la hauteur du torse, des reins et des poumons, avec les ailes entières ou sectionnées à différents niveaux;
 - b) *Dans le cas des lapins*, le corps entier après saignée, dépouille et éviscération et ablation de la partie distale des membres, avec ou sans tête;
5. *Abats* : Les viandes autres que les viandes de carcasse mentionnées aux alinéas a et b ci-dessus (viscères comestibles, tête, cou, crête, barbes et pattes);
6. *Viscères* : Les organes du thorax et de l'abdomen (poumons, cœur, foie, rate, pancréas, reins, estomac et intestins et, dans le cas des volailles, le gésier, la trachée, l'œsophage, le jabot et les ovaires);
7. *Eviscération* : L'ablation des viscères mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus. L'ablation des poumons et des reins dans le cas des volailles ainsi que des poumons, du cœur, du foie et des reins dans le cas des lapins est facultative;
8. *Vétérinaire officiel* : Le vétérinaire désigné par les autorités sanitaires compétentes de l'Etat exportateur;
9. *Conditionnement* : La disposition des viandes en contact direct avec une enveloppe faite d'une pellicule ou d'un laminé de matière plastique ou de tout autre matériau approprié;
10. *Emballage* : Le contenant (boîte, carton, cageot, etc.) dans lequel seront déposées les viandes déjà conditionnées en conformité du paragraphe 9 ci-dessus et destiné à en assurer la parfaite protection pendant le transport;
11. *Enveloppe d'origine* : L'enveloppe conçue de façon à garantir l'intégrité et l'authenticité du produit contenu et fabriquée de façon qu'il ne soit pas possible de prendre le produit sans altérer l'enveloppe elle-même.

Chapitre II

Les viandes de volailles et de lapins destinées au commerce entre le Brésil et l'Italie devront :

- a) Provenir d'abattoirs et d'ateliers de traitement placés sous contrôle vétérinaire permanent et reconnus aptes au commerce d'exportation par l'autorité centrale compétente, conformément aux dispositions des chapitres I, II et III de l'annexe A;

- b) Provenir d'animaux :
- Elevés dans l'Etat exportateur;
 - Originaires d'élevages exempts de maladies infectieuses et contagieuses transmissibles aux animaux de l'espèce considéré;
 - Originaires d'une zone non soumise depuis 40 jours au moins à des mesures de police vétérinaire par suite de l'apparition de foyers de peste aviaire et de pseudo-peste aviaire (maladie de Newcastle) dans le cas des volailles ou de tularémie et de mixomatose dans le cas des lapins;
 - Accompagnés jusqu'à l'abattoir par un certificat spécifique de santé délivré par le vétérinaire responsable de l'état sanitaire de l'élevage;
 - Transportés en caisses et véhicules précédemment nettoyés et désinfectés au moyen de désinfectants officiellement reconnus; et
 - Considérés comme sains et en bonne condition de nutrition après inspection sanitaire vétérinaire *ante mortem* par un vétérinaire officiel, conformément aux dispositions du chapitre V de l'annexe A;
- c) Avoir été soumises à une inspection sanitaire *post mortem* par un vétérinaire officiel, conformément aux dispositions du chapitre V de l'annexe A, et être considérées comme inconditionnellement propres à la consommation humaine, ainsi que parfaitement saines, salubres et inaltérées;
- d) Etre munies du sceau d'inspection voulu attestant qu'elles ont subi avec succès l'inspection sanitaire et vétérinaire, conformément aux dispositions du chapitre VI de l'annexe A;
- e) Etre travaillées, manipulées, conditionnées, emballées, stockées, conservées, expédiées et transportées conformément aux dispositions de l'annexe A;
- f) Etre accompagnées pendant le transport par un certificat sanitaire vétérinaire conforme au modèle figurant dans l'annexe 1, délivré par un vétérinaire officiel et rédigé dans la langue du pays importateur. Le certificat sanitaire doit être émis le jour de l'expédition.

Chapitre III

Ne pourront faire l'objet de commerce entre le Brésil et l'Italie les viandes provenant d'animaux :

- a) Morts d'une cause autre que l'abattage;
- b) Abattus d'urgence;
- c) Malades ou sous-alimentés;
- d) Présentant, lors de l'inspection *post mortem*, des lésions, altérations ou malformations de quelque nature que ce soit;
- e) Ayant été traités à l'aide de substances hormonales ou antihormonales, de substances arsenicales ou antimoniées, d'antibiotiques (la dernière semaine seulement), d'attendrisseurs, de pesticides et de produits semblables.

Sont également exclus du commerce entre le Brésil et l'Italie les viandes :

- a) De couleur, d'odeur, de saveur et de consistance anormales;
- b) Insufflées ou immatures;
- c) Traitées à l'aide de colorants ou de décolorants, agents de conservation, d'aromatisants, d'attendrisseurs, de rayonnements ionisants et de rayons ultraviolets;
- d) Traitées au moyen de substances agissant sur leurs propriétés organoleptiques, sur leur salubrité, leur intégrité et leurs propriétés de conservation, ou ayant été en contact avec de telles substances;
- e) Adultérées, sales ou dans des conditions contestables d'hygiène et de conservation;

- f) Contenant des résidus de pesticides supérieurs à ceux prévus par la législation du pays importateur;
- g) Transportées dans de la glace pilée se trouvant en contact direct avec elles.

Chapitre IV

Les viandes qui, au moment de l'importation, sont déclarées, à l'issue du contrôle vétérinaire, impropres à la consommation ou non conformes aux dispositions de la présente liste seront refoulées et, si cela n'est pas possible, détruites ou utilisées, après dénaturation, à des fins non alimentaires; il est entendu toutefois que la décision du vétérinaire de la frontière devra être confirmée par l'autorité sanitaire supérieure.

Le motif du refoulement sera indiqué sur le certificat sanitaire accompagnant l'expédition par le vétérinaire de la frontière.

Chapitre V

Les établissements visés à l'alinéa *a* du chapitre II ci-dessus devront être inscrits sur les registres appropriés et avoir un numéro d'identification prévu par la liste officielle des établissements reconnus. Ces listes devront être communiquées, par les voies diplomatiques usuelles, aux services vétérinaires centraux compétents des deux pays. Lesdits services pourront proposer, par la même voie, des modifications à la liste susmentionnée (adjonctions, annulations, suspensions, réintégrations).

Le Ministère de l'agriculture du Brésil et le Ministère de la santé de l'Italie pourront proposer à tout moment, avec l'approbation des deux gouvernements, l'envoi de fonctionnaires vétérinaires afin d'inspecter les conditions techniques, hygiéniques et sanitaires des établissements susmentionnés. A l'issue de telles visites, les établissements considérés comme ne remplissant pas les conditions requises pourront être exclus de la liste.

Chapitre VI

A. Les viandes de volailles en provenance et originaires des pays contractants pourront être présentées à l'exportation sous les formes suivantes :

1. *Carcasses*, réfrigérées ou surgelées (la réintroduction dans la cavité abdominale de la carcasse des viscères correspondant, limités au foie sans la vésicule biliaire, au cœur sans le péricarde et au gésier sans le revêtement corné, est autorisée; lesdits viscères, parfaitement propres et conditionnés dans un sac en matière plastique, pourront être ajoutés au cou sans la peau, à l'œsophage, à la trachée et au jabot);

2. *Parties de carcasse*, réfrigérées ou surgelées, placées dans l'enveloppe d'origine contenant la dénomination anatomique et commerciale desdites parties, à l'exclusion des parures (*trimmings*);

3. *Abats*, surgelés dans leur enveloppe originelle, mais exclusivement :

- Foie sans vésicule biliaire;
- Cœur sans péricarde;
- Gésier sans revêtement corné;
- Crêtes et barbes.

B. Les viandes de lapins en provenance et originaires des pays contractants pourront être présentées à l'importation sous les formes suivantes :

1. *Carcasses*, réfrigérées ou surgelées;

2. *Parties de carcasse*, réfrigérées ou surgelées, dans leur enveloppe d'origine contenant la dénomination anatomique ou commerciale desdites parties, à l'exclusion des parures (*trimmings*);

3. *Abats*, congelés, dans leur enveloppe originelle, mais exclusivement :
- Foie sans vésicule biliaire;
 - Cœur sans péricarde.

Chapitre VII

Aux fins de l'application de la présente liste, les services vétérinaires centraux des deux pays se communiqueront régulièrement les bulletins statistiques relatifs aux maladies infectieuses et contagieuses des volailles et des lapins et prendront les mesures nécessaires pour se communiquer réciproquement, d'urgence, l'apparition éventuelle de cas très graves de maladies infectieuses ayant un caractère épizootique ou zoonotique.

ANNEXE A

I. *Conditions requises pour la reconnaissance des abattoirs de volailles et de lapins*

1. Les abattoirs et ateliers de préparation de volailles et de lapins devront comprendre deux secteurs, l'un dénommé «sale» et l'autre «propre», adéquatement séparés.

A. Le «secteur sale» devra comporter :

a) Un local ou des locaux couverts, destinés exclusivement au logement de volailles ou de lapins vivants, situés au voisinage immédiat de la salle d'abattage mais totalement séparés. Toute communication avec la salle d'abattage autre qu'une ouverture de dimensions réduites destinée au simple passage des animaux, devra être équipée d'une porte à fermeture automatique;

Lesdits locaux devront être suffisamment éclairés et aérés et avoir une capacité suffisante pour éviter une accumulation des cages et pour permettre un contrôle sanitaire aisé;

S'il s'agit de locaux ouverts, les animaux devront être protégés contre le soleil et les intempéries;

b) Un compartiment réservé au nettoyage et à la désinfection des moyens de transport et des cages; celles-ci, une fois nettoyées et désinfectées, devront être déposées dans un local approprié;

c) Un compartiment spécial, isolé comme il convient, comprenant :

— Une salle réservée au traitement des animaux considérés comme malades ou suspects lors de l'inspection sanitaire *ante mortem*;

— Une salle réservée au dépôt des viandes maintenues en observation, des viandes impropres à la consommation et des restes d'animaux devant être traités comme parures. Les viandes tenues en observation pourront être déposées dans un compartiment frigorifique isolé et non destiné à un autre usage;

— Des installations pour la dénaturation et la destruction des viandes insalubres, des parures et des restes animaux non destinés à une transformation en sous-produits industriels;

Ce compartiment spécial devra pouvoir être fermé à clé;

d) Un local servant au dépôt des plumes, peaux et autres restes d'animaux s'ils ne sont pas dénaturés ou détruits ou évacués tous les jours de l'abattoir;

e) Un local destiné au dépôt des excréments lorsque ceux-ci ne sont pas évacués immédiatement;

f) Une salle d'abattage où puissent être effectuées, au moyen d'un convoyeur aérien, mécanique, automatique ou à vitesse réglable, les opérations suivantes :

- Suspension des animaux;
- Assommement, jugulation et saignée;

- Plumage (dépouillage et extraction de la partie distale des membres dans le cas des lapins);
- Lavage et finissage.

B. Le «secteur propre» devra comporter :

g) Un ou plusieurs locaux destinés :

- A l'éviscération;
- A la toilette, à la présentation et à la mise en forme;
- Au refroidissement des carcasses, s'il n'est pas effectué «à sec» en réfrigérateur;
- Au découpage et au désossement;
- Au conditionnement et à l'emballage;
- A l'expédition;

Le local destiné au découpage, au désossement et au conditionnement des parties de carcasses ou des abats devra être climatisé à une température ne dépassant pas dix (10) degrés centigrades. Toute ouverture entre le local d'éviscération et la salle d'abattage autre qu'une ouverture de dimensions réduites destinée au simple passage des animaux abattus et du convoyeur aérien devra être équipée d'une porte à fermeture automatique;

h) Une installation frigorifique de puissance, capacité et conception adéquates munie de dispositifs assurant une ventilation efficace et un degré hygrométrique adéquat, et comportant :

aa) Un local contigu au local d'éviscération pour la réfrigération (*air chilling*) des carcasses si celles-ci ne sont pas réfrigérées d'une autre façon; ce local devra être maintenu à une température telle qu'elle permet de porter rapidement :

- A une température comprise entre 0 (zéro) et + 2 (deux) degrés centigrades les carcasses destinées au découpage ou au désossement;
- A une température comprise entre 0 (zéro) et + 4 (quatre) degrés centigrades les carcasses devant être exportées entières;

bb) Un compartiment frigorifique pour le stockage des carcasses réfrigérées, dans lequel la température devra être comprise entre - 1,5 et + 1 degré centigrade;

cc) Un tunnel frigorifique à circulation d'air forcée ou muni d'un appareillage frigorifique à plaques pour la surgélation;

dd) Des compartiments frigorifiques pour le stockage des viandes et des abats surgelés, dans lesquels la température ne devra pas dépasser - 12 degrés centigrades;

ee) Dans le cas des viandes et des abats de lapins, la surgélation et le stockage visés aux alinéas cc et dd ci-dessus pourront être effectués dans des locaux autres que la salle d'abattage et situés à proximité;

Les chambres frigorifiques ainsi que les locaux de découpage et de désossement devront être munis d'un appareillage de contrôle et d'enregistrement de la température et du degré hygrométrique;

i) Un compartiment climatisé dont la température ne devra pas dépasser + 10 degrés centigrades équipé d'installations adéquates et de l'appareillage nécessaire à la production de vide aux fins du conditionnement, s'il s'agit de préparer des viandes présentées dans des emballages en matière plastique sous vide;

Les abattoirs de volailles et de lapins devront en outre comprendre :

j) Des locaux, des installations et des appareillages permettant à tout moment la réalisation efficace et aisée des opérations d'inspection sanitaire *ante* et *post mortem* ainsi qu'un contrôle vétérinaire adéquat;

k) Un local équipé comme il convient, pouvant être fermé à clé, réservé à l'usage exclusif du service vétérinaire;

l) Une installation fournissant une quantité suffisante d'eau potable sous pression, froide et chaude [plus de 32 (trente-deux) degrés centigrades]; l'utilisation d'eau non potable est exclusivement autorisée pour la production de vapeur et pour le fonctionnement des appareils de réfrigération, pourvu que les canalisations installées à cet effet ne puissent pas être utilisées à d'autres fins et soient marquées de façon bien visible;

m) Des appareils et ustensiles comme convoyeurs, bacs, plans et tables de découpage, couteaux et récipients, en matériaux inaltérables et résistants à la corrosion, pouvant être lavés et désinfectés facilement et n'altérant pas les viandes;

n) Des récipients spéciaux fermant hermétiquement, en matériaux inaltérables et marqués de façon à être aisément distingués des autres récipients, pour y déposer les viandes et restes impropres à la consommation humaine;

o) Un système d'évacuation des eaux usées, conforme aux normes d'hygiène;

p) Des dispositifs adéquats pour le nettoyage et la désinfection des locaux, des installations et des récipients, à moins qu'il n'y ait des stérilisateurs adéquats à vapeur ou à eau chaude (plus de 82 degrés centigrades) pour la désinfection des ustensiles et appareils de travail;

q) Des dispositifs adéquats et efficaces pour la protection et la lutte contre les insectes, les rongeurs et les parasites de tous genres;

r) Des vestiaires, douches, lavabos et latrines à chasse d'eau, ces dernières étant disposées de telle sorte qu'elles ne donnent pas directement sur les locaux de travail; les lavabos devront être situés à proximité des latrines et être munis de robinets d'eau froide et chaude, de dispositifs pour le nettoyage et la désinfection des mains, ainsi que d'essuie-mains à jeter après usage;

Des panonceaux situés comme il convient et aisément visibles devront rappeler que les utilisateurs des latrines devront se laver soigneusement les mains après usage;

s) Une aération suffisante, une bonne évacuation des vapeurs dans les salles servant à l'abattage et au travail des viandes, et un éclairage suffisant, naturel ou artificiel, n'altérant pas les couleurs.

2. Les locaux destinés à l'abattage, au travail, au conditionnement et au dépôt des viandes devront comporter :

— Un carrelage en matériaux imperméables faciles à laver et à désinfecter et imputrescibles, équipé d'un système adéquat permettant un drainage facile, rapide et complet des liquides;

— Des murs lisses, revêtus de matériaux lavables et de couleurs claires jusqu'à une hauteur d'au moins deux mètres, avec des angles et arrêtes arrondis;

— Des plafonds, portes, fenêtres et escaliers construits en matériaux permettant un nettoyage facile et efficace.

3. La superficie des locaux ainsi que la capacité, la puissance et la conception des installations et des appareils des abattoirs de volailles et de lapins devront être adaptées aux exigences du travail et à l'importance des abattoirs eux-mêmes.

4. Si l'abattage des lapins est effectué dans l'abattoir de volailles, il devra l'être dans un secteur particulier de l'établissement, dans des locaux et avec des matériaux, instruments, ustensiles et récipients réservés à cet usage.

11. *Hygiène des locaux, des installations et des appareils*

5. Les locaux, les installations, les appareils et tous les autres éléments des abattoirs de volailles et de lapins devront être maintenus à tout moment dans les meilleures conditions de propreté et d'hygiène.

Les locaux, les installations et les appareils destinés au logement des animaux vivants, à l'abattage, au travail et à la manipulation des viandes, ainsi que les locaux du compartiment spécial, ne pourront être utilisés à d'autres fins et devront être nettoyés et désinfectés selon les

besoins et, dans tous les cas, à la fin de la journée de travail. Les appareils et ustensiles utilisés pour l'abattage et le travail des viandes, et particulièrement les convoyeurs, les tables de découpage et désossement, les couteaux et les récipients, devront être nettoyés et désinfectés plusieurs fois durant la journée de travail et en tout état de cause à la fin de la journée de travail, et dans tous les cas où ils sont souillés ou entrent en contact avec des matières contaminées ou suspectes. En particulier, les récipients destinés à contenir des viandes insalubres ou suspectes devront être vidés, nettoyés et désinfectés après usage.

6. Les cages et autres conteneurs renfermant les animaux vivants devront être construits en un matériau résistant à la corrosion et facilement lavable, être muni d'un fond imperméable, et être nettoyés et désinfectés après chaque usage.

7. Le nettoyage et la désinfection devront être effectués, sous la supervision du vétérinaire officiel, exclusivement au moyen d'eau potable, de détergents, de désinfectants et de pesticides exempts d'odeurs pénétrantes et persistantes et n'étant pas de nature à compromettre la salubrité des viandes.

8. Il est interdit de garder ou d'introduire dans les établissements des chiens, des chats ou tout autre animal autre que les volailles et les lapins destinés à l'abattage.

9. Dans les locaux d'abattage et de travail des viandes, il est interdit de fumer ou de répandre sur le sol de la sciure de bois ou tout autre matériau analogue.

III. *Hygiène du personnel*

10. Le personnel chargé du travail des viandes devra opérer selon les principes d'hygiène les plus rigoureux et toujours être dans des conditions optimales de propreté; il devra en particulier :

- a) Porter des vêtements de travail et des coiffures facilement lavables, propres et de couleur blanche;
- b) Se laver immédiatement et soigneusement les mains et les bras à l'eau chaude puis les désinfecter après contact avec des animaux malades ou des viandes contaminées.

Le travail et la manipulation des viandes sont interdits à quiconque risque de les contaminer, et en particulier à ceux :

- a) Qui sont atteints ou dont on craint qu'ils ne soient atteints de typhus, de paratyphoïde A ou B, de salmonellose, de dysenterie, d'hépatite infectieuse, de scarlatine, ou porteurs de germes desdites maladies;
- b) Qui sont atteints ou dont on craint qu'ils ne soient atteints de tuberculose infectieuse, de furonculose, de dyptérie, de gonorrhée, de syphilis et de poliomyélite;
- c) Qui sont atteints ou dont on craint qu'ils ne soient atteints d'une maladie contagieuse de la peau, ou qui présentent des lésions à formations suppurantes ou séreuses à la tête, au cou, sur les bras ou sur les mains;
- d) Qui ont des pansements sur les mains, sauf s'il s'agit de pansements imperméables qui protègent une blessure des doigts, récente et non infectée;
- e) Qui exercent en même temps une activité qui risque d'entraîner la contamination des viandes.

11. Quiconque intervenant dans le travail des viandes doit être muni d'un certificat médical attestant que rien ne lui interdit. Ledit certificat doit être renouvelé chaque année et lorsque le vétérinaire officiel le demande; en outre, il doit être présenté à tout moment audit vétérinaire.

IV. *Hygiène de l'abattage et du travail des viandes*

12. Les opérations d'assommement, de saignée, de plumage (déplumage dans le cas des lapins), d'éviscération, de lavage, de préparation, de refroidissement, de découpage, de désossement, de conditionnement et d'emballage doivent se faire sans interruption et dans cet

ordre, et sans retours en arrière, croisements, obstructions et amoncellements, et de façon à éviter tout contact entre les carcasses et le sol.

13. Les animaux introduits dans la salle d'abattage doivent être immédiatement abattus après assommement.

14. La saignée doit être complète et pratiquée dans un corridor ou tunnel de façon à éviter toute dispersion ou projection de sang dans le local.

15. Le plumage (ou dépouillage dans le cas des lapins) doit être complet; le plumage, lorsqu'il est précédé d'une immersion dans une fosse d'eau bouillante, doit se faire à l'eau potable, laquelle doit être renouvelée au moins toutes les trois heures. Les plumes et poils doivent être immédiatement évacués des salles d'abattage et transportés dans les locaux appropriés.

16. Après plumage (ou dépouillage dans le cas des lapins), les carcasses doivent être ouvertes pour inspection sanitaire; le foie, la rate et le tube digestif doivent être retirés de la cavité abdominale tout en les laissant attachés à la carcasse par leurs connexions anatomiques. Après inspection, les viscères sont détachés de la carcasse et les viscères impropres à la consommation sont séparés et recueillis dans des récipients distincts; dans le cas des volailles, l'ablation des poumons et des reins est facultative.

Les opérations d'éviscération doivent être effectuées à l'aide de procédés hygiéniques de façon à éviter toute souillure des carcasses.

17. Les viandes impropres à la consommation, les viscères autres que les abats et les restes doivent être recueillis dans des récipients appropriés et fermant hermétiquement dont ils doivent être retirés au moins une fois par jour pour être dénaturés et détruits.

18. Après inspection vétérinaire et éviscération, les carcasses doivent être nettoyées et lavées à l'eau potable courante et réfrigérées successivement à l'aide de procédés hygiéniques — par exemple réfrigération à sec, hydroréfrigération à aspersion, etc. — de nature à réduire au minimum la contamination bactérienne et l'absorption et la rétention d'humidité et de nature à porter rapidement les carcasses à une température comprise entre 0 (zéro) et + 4 (quatre) degrés centigrades.

19. Il est interdit d'insuffler de l'air dans les viandes de lapin ainsi que d'utiliser des linges pour les nettoyer.

20. Les viandes destinées au découpage pour une préparation de portions individuelles ou familiales (unités indivisibles de vente) devront :

- Provenir d'animaux abattus le même jour;
- Etre portées, immédiatement après abattage, à une température comprise entre 0 et + 2 degrés centigrades et maintenues à cette température jusqu'au moment du découpage;
- Etre découpées, désossées et conditionnées à une température comprise entre 0 et + 2 degrés centigrades, dans des locaux climatisés à une température ne dépassant pas 10 degrés centigrades;
- Etre conditionnées dans des enveloppes d'origine en matière plastique, sous vide ou non.

21. Les viandes destinées à être exportées :

- a) Sous forme réfrigérée (viandes réfrigérées), devront être conservées dans les locaux frigorifiques de stockage jusqu'au moment de l'expédition à une température comprise entre 0 et + 4 degrés centigrades, s'il s'agit des carcasses, et à une température comprise entre 0 et + 2 degrés centigrades, s'il s'agit de parties de carcasses;
- b) Sous forme surgelée (viandes surgelées), devront, après avoir été surgelées à une température ne dépassant pas - 12 degrés centigrades, être maintenues à cette température dans les locaux frigorifiques de stockage jusqu'au moment de l'expédition.

22. Le vétérinaire officiel devra effectuer des contrôles fréquents de la propreté et des conditions d'hygiène du personnel, des locaux, des installations et des appareils de l'abattoir au début et pendant le travail des viandes, et faire procéder à des contrôles périodiques en laboratoire des viandes, emballages, locaux, installations et appareils et de la pureté des eaux de distribution.

V. *Inspection sanitaire ante et post mortem*

23. Les volailles et lapins devront être soumis à une inspection sanitaire lors de leur arrivée à l'abattoir; cette inspection sera répétée immédiatement avant l'abattage si les animaux attendent plus de 24 heures à l'abattoir.

L'inspection devra être effectuée dans des conditions d'éclairage adéquates et permettre de vérifier si les animaux sont sains et en bonne condition générale de nutrition. Les animaux contaminés ou suspects de maladies infectieuses ou contagieuses ou atteints de symptômes quelconques ne pourront pas être abattus normalement et devront être transportés dans le compartiment spécial.

24. Les volailles et lapins devront être soumis, immédiatement après abattage, à l'inspection sanitaire *post mortem*, dans des conditions d'éclairage adéquates. A l'issue de l'inspection, il pourra être procédé au découpage des carcasses ainsi qu'à l'ablation ou au traitement de toutes les parties des animaux.

25. L'inspection sanitaire *post mortem* doit comprendre :

- a) L'examen visuel de l'animal;
- b) S'il y a lieu l'examen par palpation et par incision de l'animal abattu;
- c) La recherche des altérations de la consistance, de la couleur, de l'odeur, et éventuellement de la saveur;
- d) En cas de besoin, des analyses de laboratoire.

26. L'inspection doit certifier que les viandes sont inconditionnellement propres à la consommation humaine, parfaitement saines, salubres et pures; en particulier, elle tendra à exclure la présence, dans les animaux abattus, de lésions ou d'altérations dues :

- A des maladies infectieuses ou parasitaires;
- A la cachexie, à l'hydrémie, à l'ascite ou l'ictère;
- A des empoisonnements ou intoxications;
- Au botulisme;
- A des troubles généraux ou du métabolisme;
- A des symptômes non infectieux;
- A des néoplasmes.

27. Pendant l'inspection *ante et post mortem*, le vétérinaire officiel pourra être assisté par du personnel auxiliaire non diplômé, mais spécialement formé aux techniques d'inspection.

La décision finale en ce qui concerne la comestibilité des viandes relève exclusivement et dans tous les cas de la responsabilité du vétérinaire officiel.

VI. *Marquage*

28. Afin de certifier que les carcasses de volailles ou de lapins non conditionnées directement et individuellement dans un emballage d'origine fermé ont passé avec succès l'inspection vétérinaire sanitaire, un cachet en matériau résistant et inaltérable devra être apposé sur lesdites carcasses conformément aux normes d'hygiène applicables sous la responsabilité du vétérinaire officiel. Le cachet devra être de dimensions suffisantes pour pouvoir y apposer, en caractères parfaitement lisibles et de préférence en relief, les indications suivantes :

Pour ce qui est du Brésil :

Les indications conformes au modèle 2 figurant à l'annexe B;

Pour ce qui est de l'Italie :

- a) En haut, le sigle IT en lettres majuscules;
- b) Au centre, le numéro officiel d'identification de l'abattoir;
- c) En bas, le sigle CEE.

Les caractères, tant lettres que chiffres, devront avoir une dimension au moins égale à 0,2 cm (2 millimètres).

29. En ce qui concerne les parties de carcasses et abats ainsi que les carcasses entières de volailles et de lapins conditionnés directement et individuellement dans leur emballage d'origine fermé, le marquage sanitaire consistera :

Pour ce qui est du Brésil :

En l'apposition d'une marque conforme au modèle 3 figurant à l'annexe B;

Pour ce qui est de l'Italie :

En l'apposition d'une marque comportant les indications figurant aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 28 ci-dessus.

Cette marque devra être imprimée sur l'emballage d'origine ou être apposée à l'encre violette indélébile sur une étiquette solidement assujettie à l'emballage au moyen d'un plomb inviolable devant inévitablement se briser à l'ouverture.

VII. *Conditionnement et emballage*

30. Les matériaux en contact direct avec les viandes pendant le travail, la conservation et le transport, ainsi que les matériaux utilisés pour le conditionnement et l'emballage des viandes de volailles et de lapins, devront répondre aux conditions prévues par la législation du pays importateur.

En particulier, lesdits matériaux devront être :

- Neufs et hygiéniques;
- Etre d'une nature telle qu'ils n'altèrent pas les caractéristiques organoleptiques des viandes et ne les rendent pas nocives pour la santé de l'homme;
- Suffisamment solides et résistants pour garantir une protection efficace pendant la manipulation, le transport et la distribution.

31. Les carcasses entières de volailles et de lapins, qu'elles soient emballées ou non dans des enveloppes hygiéniquement adéquates, devront être embaillées en caisses, cartons ou cageots de bois entourés de fils métalliques ou assujettis de toutes autres façons empêchant leur manipulation, et portant à l'extérieur, outre le sceau d'inspection, les indications suivantes, imprimées en caractères lisibles et indélébiles, directement ou sur une étiquette solidement fixée par un plomb inviolable de façon à se rompre inévitablement lors de l'ouverture :

- a) La dénomination de l'espèce animale;
- b) Le poids net.

Le sceau sanitaire, pour ce qui est du Brésil, devra être conforme au modèle n° 7 figurant à l'annexe B. Pour ce qui est de l'Italie, ce sceau devra porter les indications mentionnées aux alinéas *a*, *b* et *c* du paragraphe 28.

Si les carcasses n'ont pas été emballées individuellement dans une enveloppe protectrice, l'emballage devra être imperméable et être revêtu ou doublé à l'intérieur d'une feuille de protection hygiéniquement adéquate.

32. Les parties de carcasses et abats devront être :

- a) Conditionnés dans des enveloppes d'origine scellées, sous vide ou non, composées d'un matériau transparent, incolore, inodore et imputrescible, et portant, outre le sceau d'inspection, les indications ci-après imprimées, en portugais et en italien, en caractères lisibles et indélébiles, directement ou sur une étiquette fixée selon les modalités stipulées au paragraphe 31 ci-dessus :

- La raison sociale et le siège de l'établissement;
- La dénomination de l'espèce animale;
- L'appellation anatomique ou commerciale des parties de carcasses ou des abats;
- Le mode de conservation : produit réfrigéré ou surgelé;
- La date du conditionnement;
- Le poids net;

Chaque enveloppe pourra contenir plusieurs parties de carcasses ou abats, à condition qu'elles soient identiques;

b) Successivement emballés en caisses, cageots de bois ou cartons entourés de fils métalliques ou assujettis par tout autre système empêchant leur manipulation. Chaque colis devra contenir des parties de carcasses ayant la même base anatomique ou des abats identiques.

Les colis devront porter, à l'extérieur, au moins les indications stipulées au paragraphe 31 ci-dessus.

VIII. *Transport*

33. Les viandes de volailles et de lapins devront être transportées dans des conditions d'hygiène satisfaisantes et par des moyens de transport conçus et équipés de façon à assurer pendant toute la durée du transport une température :

- a) Comprise entre 0 (zéro) et + 4 (quatre) degrés centigrades dans le cas des carcasses entières réfrigérées et entre 0 (zéro) et + 2 (deux) degrés centigrades dans le cas des parties de carcasses réfrigérées;
- b) Ne dépassant pas – 12 (douze) degrés centigrades dans le cas des viandes surgelées.

34. Les wagons, véhicules automobiles, cales de navires et soutes d'avions destinés au transport des viandes de volailles et de lapins ne pourront être utilisés pour le transport d'animaux vivants ou de produits susceptibles d'altérer et de contaminer les viandes, à moins d'avoir été, après débarquement des produits susmentionnés, nettoyés, désinfectés et, le cas échéant, désodorisés efficacement.

Par ailleurs, les moyens de transport devront satisfaire aux exigences suivantes :

- a) Leurs sols et parois intérieures et toutes les autres parties susceptibles d'entrer en contact avec les emballages contenant les viandes devront être faits de matériaux résistants à la corrosion, faciles à laver et à désinfecter et ne risquant pas d'altérer les caractéristiques organoleptiques des viandes ou de les rendre nuisibles à la santé de l'homme;
- b) Ils devront être équipés de dispositifs permettant d'assurer la protection des viandes contre les insectes et la poussière, et construits de manière à empêcher toute fuite de liquides.

35. Le vétérinaire officiel devra s'assurer, avant l'expédition, que les wagons, véhicules automobiles, cales de navires et soutes d'avions destinés au transport, ainsi que les conditions de chargement, correspondent aux normes d'hygiène stipulées dans le présent chapitre.

ANNEXE B

Marquage des viandes

I. *Description des modèles de cachets officiels requis pour l'identification de viandes brésiliennes de volailles et de lapins*

a) *Modèle n° 2*

- Dimensions : 0,025 m × 0,015 m (vingt-cinq par quinze millimètres);
- Forme : ovale avec grand axe horizontal;

- Inscription de haut en bas : le mot «BRASIL» disposé suivant la courbe supérieure de l'ellipse; au milieu, horizontalement, le mot «INSPECIONADO»; puis en-dessous le numéro d'enregistrement de l'établissement et enfin le sigle «S.I.F.» disposé suivant la courbe inférieure;
- Utilisation : pour chaque carcasse non conditionnée individuellement dans un emballage d'origine fermé, sous forme de cachet-plaque.

MODÈLE N° 2



b) *Modèle n° 3*

- Dimensions : 0,04 m (quatre centimètres) de diamètre pour les colis de poids supérieur à un kilogramme; 0,02 m ou 0,03 m (deux ou trois centimètres) dans le cas des récipients de poids inférieur à un kilogramme; en général, apposés sur les étiquettes imprimées ou en matière plastique;
- Forme : circulaire;
- Inscription de haut en bas : le mot «BRASIL» disposé suivant la courbe supérieure de l'ellipse; au milieu, horizontalement, le mot «INSPECIONADO», puis en-dessous le numéro d'enregistrement de l'établissement et enfin le sigle «S.I.F.» disposé suivant la courbe inférieure;
- Utilisation : pour les colis destinés à l'alimentation humaine, conditionnés en récipients métalliques ou sous verre, ou pour les produits enveloppés de papier ou de matière plastique.

MODÈLE N° 3



c) *Modèle n° 7*

- Dimensions : 0,05 m (cinq centimètres) de diamètre;
- Forme : circulaire;
- Inscription de haut en bas : le mot «BRASIL» disposé suivant la courbe supérieure de l'ellipse; au milieu, horizontalement, le mot «INSPECIONADO», puis en-dessous le numéro d'enregistrement de l'établissement et enfin le sigle «S.I.F.» disposé suivant la courbe inférieure;
- Utilisation : pour les caisses, cageots et autres colis contenant des produits comestibles inspectés.

MODÈLE N° 7



ANNEXE 1

RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL
 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
 Département national de l'inspection des produits d'origine animale

Certificat n° _____

**CERTIFICAT SANITAIRE OFFICIEL POUR LES VIANDES DE VOLAILLES ET DE
 LAPINS DESTINÉES À L'EXPORTATION VERS L'ITALIE**

- I. IDENTIFICATION DES VIANDES**
 Viandes réfrigérées, surgelées¹
 Avec os, désossées¹
 Viandes de _____
 Nature et type des morceaux et pièces _____
 Nature et type de l'emballage _____
 Nombre de morceaux et/ou de colis _____
 Poids total net de l'envoi : kg _____
- II. ORIGINE DES VIANDES**
 Etablissement : _____
- III. DESTINATION DES VIANDES**
 Les viandes sont expédiées de :
 Par le moyen de transport ci-après :
- Camion _____ Wagon _____
 (Lettres et numéro de la plaque d'immatriculation) (Numéro)
- Navire _____ Avion _____
 (Nom du navire) (Numéro de vol)
- Nom et adresse de l'expéditeur _____
 Nom et adresse du destinataire _____

IV. ATTESTATION SANITAIRE

Le vétérinaire officiel soussigné certifie que :

- a) Les viandes indiquées ci-dessus — les étiquettes apposées sur les emballages des viandes indiquées ci-dessus¹ — portent les cachets sanitaires prévus par l'Accord sanitaire italo-brésilien en vigueur;
- b) Les viandes indiquées ci-dessus :
 - Proviennent d'animaux originaires d'élevages conformes à l'Accord sanitaire italo-brésilien en vigueur;
 - Proviennent d'abattoirs et d'ateliers de découpage et de désossement agréés;
 - Ont été soumises à une inspection vétérinaire avec résultat favorable effectuée conformément aux dispositions de l'Accord sanitaire italo-brésilien en vigueur et reconnues inconditionnellement propres à la consommation humaine, parfaitement saines, salubres et pures;
 - Ont été prélevées, manipulées, découpées, désossées¹, conservées et expédiées conformément aux dispositions de l'Accord sanitaire italo-brésilien en vigueur;
- c) Les animaux dont proviennent les viandes n'ont pas été traités avec des antibiotiques (jusqu'à la dernière semaine ayant précédé l'abattage), des substances à action hormonale ou antihormonale (naturelles ou de synthèse) administrées à des fins zootechniques ou thérapeutiques, des attendrisseurs, des calmants, des substances arsenicales ou antimoniées, ou d'autres substances nocives ou de nature à rendre éventuellement la consommation des viandes dangereuse ou nuisible pour la santé humaine;
- d) Lesdites viandes n'ont pas été traitées à l'aide de colorants ou d'ingrédients de conservation, de rayonnements ionisants ou de rayons ultraviolets, et ne contiennent pas des résidus de pesticides en quantités qui dépassent les seuils fixés par la législation italienne;
- e) Les véhicules et moyens utilisés pour le transport ainsi que les conditions de chargement de l'envoi sont conformes aux conditions d'hygiène prescrites par l'Accord sanitaire italo-brésilien en vigueur.

Fait à _____ le _____

(Cachet)

Vétérinaire officiel (nom et titre)

¹ Rayer la mention inutile.

No. 13597. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF BANGLADESH ON TECHNICAL ASSISTANCE IN THE FIELD OF FOOD TECHNOLOGY TRAINING. SIGNED AT DACCA ON 9 JULY 1974¹

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT² AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT, AS AMENDED AND EXTENDED.¹ DACCA, 10 AND 16 OCTOBER 1980

Authentic text: English.

Registered by Denmark on 19 June 1981.

1

ROYAL DANISH EMBASSY
DACCA

104.Bang.4/13

October 10, 1980

Dear Mr. Majumder,

In reply to your letter of October 10th, 1980 and with reference to Article VI of the Agreement on Danish Technical Assistance in the field of Food Technology Training of July 9th, 1974³ as amended by exchange of letters on April 27th/May 5th, 1979,⁴ I have the honour to propose that Article II, paras. b) and c), should read as follows:

- b) To grant fellowships up to 54 months for studies at a food technology research or training institute outside Bangladesh to qualified Bangladesh nationals who shall work as teachers at Dacca Polytechnic Institute after the end of their fellowship.
- c) To supply equipment for three laboratories within an amount of Danish kroner 600,000 including freight and insurance. To supply further additional items and equipment as deemed necessary by both parties to an amount not exceeding 50,000 Danish kroner including freight and insurance.

If the foregoing provisions are acceptable to the Government of Bangladesh, I have the honour to suggest that this letter and your reply to it constitute an agreement between our Governments.

Yours sincerely,

[Signed]

JØRGEN BALTHAZAR-CHRISTENSEN
Chargé d'Affaires a.i.

Mr. S. H. Majumder
Section Officer
External Resources Division
Ministry of Finance
Government of the People's Republic of Bangladesh
Dacca

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 952, p. 91, and annex A in volume 1159.

² Came into force on 16 October 1980 by the exchange of the said letters.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 952, p. 91.

⁴ *Ibid.*, vol. 1159, p. 446.

II

MINISTRY OF FINANCE
External Resources Division
GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF BANGLADESH
Ali Karim, Deputy Secretary

No. PRD-VIII(3)DK-FT/75

Dacca, 16-10-1980

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of October 10, 1980, which reads as follows:

[See letter I]

I have the honour to inform you that our Government is in agreement with the foregoing. Please accept, Sir, the assurance of my highest consideration.
Yours faithfully,

[Signed]
ALI KARIM

Mr. Jørgen Balthazar-Christensen
Chargé d'Affaires a.i.
Royal Danish Embassy
Dacca

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 13597. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU BANGLADESH RELATIF À UNE ASSISTANCE TECHNIQUE EN MATIÈRE DE FORMATION AUX TECHNIQUES ALIMENTAIRES. SIGNÉ À DACCA LE 9 JUILLET 1974¹

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD² MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ, TEL QUE MODIFIÉ ET PROROGÉ³. DACCA, 10 ET 16 OCTOBRE 1980

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Danemark le 19 juin 1981.

I

AMBASSADE DU ROYAUME DE DANEMARK
DACCA

104 Bang.4/13

Le 10 octobre 1980

Monsieur,

Comme suite à votre lettre du 10 octobre 1980 et me référant à l'article VI de l'Accord relatif à une assistance technique danoise en matière de formation aux techniques alimentaires en date du 9 juillet 1974³, tel qu'il a été modifié par l'échange de lettres des 27 avril et 5 mai 1979⁴, j'ai l'honneur de proposer que les alinéas *b* et *c* de l'article II soient remplacés par le texte suivant :

- « *b*) Accorder des bourses de perfectionnement de 54 mois au plus dans un institut de recherche ou de formation en matière de techniques alimentaires hors du Bangladesh à des ressortissants qualifiés du Bangladesh qui entreront dans le corps enseignant de l'Institut polytechnique de Dacca à la fin de leur stage de perfectionnement.
- c*) Fournir du matériel pour trois laboratoires à concurrence d'un montant de 600 000 couronnes danoises, y compris le fret et l'assurance; fournir les articles et le matériel additionnels que les deux Parties jugeront nécessaires à concurrence d'un montant de 50 000 couronnes danoises, y compris le fret et l'assurance. »

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 952, p. 91, et annexe A du volume 1159.

² Entré en vigueur le 16 octobre 1980 par l'échange desdites lettres.

³ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 952, p. 91.

⁴ *Ibid.*, vol. 1159, p. 448.

Si les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement du Bangladesh, je propose que la présente lettre et votre réponse marquant cette acceptation constituent un accord entre nos deux gouvernements.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

JØRGEN BALTHAZAR-CHRISTENSEN
Chargé d'affaires par intérim

Monsieur S. H. Majumder
Administrateur de section
Division des ressources extérieures
Ministère des finances
Gouvernement de la République populaire du Bangladesh
Dacca

II

MINISTÈRE DES FINANCES
Division des ressources extérieures
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU BANGLADESH
Ali Karim, Secrétaire adjoint

N° PRD-VIII(3) DK-FT/75

Dacca, le 16 octobre 1980

Monsieur le Chargé d'affaires,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 octobre 1980, dont le texte suit :

[Voir lettre I]

Je tiens à porter à votre connaissance que les propositions qui précèdent ont l'agrément de mon gouvernement.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

ALI KARIM

Monsieur Jørgen Balthazar-Christensen
Chargé d'affaires par intérim
Ambassade du Royaume de Danemark
Dacca

No. 14152. SINGLE CONVENTION ON NARCOTIC DRUGS, 1961, AS AMENDED BY THE PROTOCOL AMENDING THE SINGLE CONVENTION ON NARCOTIC DRUGS, 1961. DONE AT NEW YORK ON 8 AUGUST 1975¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

24 June 1981

NIGERIA

(With effect from 24 July 1981.)

Registered ex officio on 24 June 1981.

N° 14152. CONVENTION UNIQUE SUR LES STUPÉFIANTS DE 1961, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION UNIQUE SUR LES STUPÉFIANTS DE 1961. FAITE À NEW YORK LE 8 AOÛT 1975¹

ADHÉSION

Instrument déposé le :

24 juin 1981

NIGÉRIA

(Avec effet au 24 juillet 1981.)

Enregistré d'office le 24 juin 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 976, p. 105, and annex A in volumes 980, 985, 988, 989, 990, 991, 993, 1009, 1010, 1015, 1019, 1021, 1023, 1025, 1027, 1028, 1031, 1039, 1055, 1073, 1081, 1092, 1106, 1107, 1120, 1135, 1141, 1143, 1155, 1175, 1202 and 1207.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 976, p. 105, et annexe A des volumes 980, 985, 988, 989, 990, 991, 993, 1009, 1010, 1015, 1019, 1021, 1023, 1025, 1027, 1028, 1031, 1039, 1055, 1073, 1081, 1092, 1106, 1107, 1120, 1135, 1141, 1143, 1155, 1175, 1202 et 1207.

No. 14956. CONVENTION ON PSY-
CHOTROPIC SUBSTANCES. CON-
CLUDED AT VIENNA ON 21 FEB-
RUARY 1971¹

N° 14956. CONVENTION SUR LES
SUBSTANCES PSYCHOTROPES.
CONCLUE À VIENNE LE 21 FÉ-
VRIER 1971¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

23 June 1981

NIGERIA

(With effect from 21 September 1981.)

Registered ex officio on 23 June 1981.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

23 juin 1981

NIGÉRIA

(Avec effet au 21 septembre 1981.)

Enregistré d'office le 23 juin 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1019, p. 175, and annex A in volumes 1035, 1039, 1040, 1043, 1045, 1048, 1056, 1060, 1066, 1077, 1097, 1110, 1111, 1120, 1130, 1135, 1140, 1141, 1143, 1156, 1157, 1166, 1167, 1172, 1183, 1212, 1223, 1225 and 1227.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1019, p. 175, et annexe A des volumes 1035, 1039, 1040, 1043, 1045, 1048, 1056, 1060, 1066, 1077, 1097, 1110, 1111, 1120, 1130, 1135, 1140, 1141, 1143, 1156, 1157, 1166, 1167, 1172, 1183, 1212, 1223, 1225 et 1227.

No. 15034. INTERNATIONAL COFFEE
AGREEMENT, 1976. CONCLUDED AT
LONDON ON 3 DECEMBER 1975¹

N° 15034. ACCORD INTERNATIONAL
DE 1976 SUR LE CAFÉ. CONCLU À
LONDRES LE 3 DÉCEMBRE 1975¹

ACCESSION

ADHÉSION

Instrument deposited on:

Instrument déposé le :

24 June 1981

24 juin 1981

SRI LANKA

SRI LANKA

(With effect from 24 June 1981.)

(Avec effet au 24 juin 1981.)

Registered ex officio on 24 June 1981.

Enregistré d'office le 24 juin.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1024, p. 3, and annex A in volumes 1025, 1028, 1029, 1030, 1031, 1033, 1035, 1036, 1039, 1043, 1046, 1050, 1051, 1052, 1055, 1092, 1102, 1103, 1106, 1129, 1130, 1138, 1140, 1141, 1142, 1143, 1144, 1145, 1146, 1201 and 1211.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1024, p. 3, et annexe A des volumes 1025, 1028, 1029, 1030, 1031, 1033, 1035, 1036, 1039, 1043, 1046, 1050, 1051, 1052, 1055, 1092, 1102, 1103, 1106, 1129, 1130, 1138, 1140, 1141, 1142, 1143, 1144, 1145, 1146, 1201 et 1211.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

No. 15094. AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES. SIGNED AT MANILA ON 6 AUGUST 1971¹

N° 15094. ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ET LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS. SIGNÉ À MANILLE LE 6 AOÛT 1971¹

MODIFICATION of the route schedule annexed to the above-mentioned Agreement

MODIFICATION du tableau de routes annexé à l'Accord susmentionné

Effected by an agreement in the form of an exchange of notes dated at Bonn on 24 October and 21 December 1979, which came into force on 21 December 1979, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

Effectuée par un accord conclu sous forme d'échange de notes en date à Bonn des 24 octobre et 21 décembre 1979, qui est entré en vigueur le 21 décembre 1979, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

"In accordance with Article 12 of the existing German-Philippine bilateral Air Transport Agreement dated 6 August 1971, as amended by the diplomatic exchange of Notes between our two Governments on 12 August 1976, I have the honour to propose on behalf of the Government of the Republic of the Philippines that the route schedule of the designated airline of the Philippines be modified by substituting Bahrain for Teheran among the intermediate points of the designated airline of the Philippines in said route schedule."

„Nach Artikel 12 des geltenden zweiseitigen deutsch-philippinischen Abkommens über den Luftverkehr vom 6. August 1971 in der durch diplomatischen Notenwechsel zwischen unseren beiden Regierungen vom 12. August 1976 geänderten Fassung beehre ich mich, im Namen der Regierung der Republik der Philippinen eine Änderung des Fluglinienplans des bezeichneten Unternehmens der Philippinen vorzuschlagen, durch die bei den Zwischenlandepunkten des bezeichneten Unternehmens der Philippinen in dem genannten Fluglinienplan Teheran durch Bahrain ersetzt wird.“

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Conformément à l'article 12 de l'Accord entre la République fédérale d'Allemagne et les Philippines relatif aux transports aériens daté du 6 août 1971 tel qu'il a été modifié par l'échange de notes diplomatiques entre nos deux Gouvernements en date du 12 août 1976, j'ai l'honneur de proposer au nom du Gouvernement de la République des Philippines que le tableau des

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1027, p. 3, and annex A in volume 1048.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1027, p. 3, et annexe A du volume 1048.

routes de l'entreprise de transport aérien désignée des Philippines soit modifié en remplaçant Téhéran par Bahreïn au nombre des points intermédiaires de l'entreprise susmentionnée dans ledit tableau.

*Authentic texts of the modification:
English and German.*

*Textes authentiques de la modification :
anglais et allemand.*

*Certified statement was registered by the
International Civil Aviation Organization on
19 June 1981.*

*La déclaration certifiée a été enregistrée par
l'Organisation de l'aviation civile interna-
tionale le 19 juin 1981.*

INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION¹

No. 591. CONVENTION (No. 8) CONCERNING UNEMPLOYMENT INDEMNITY IN CASE OF LOSS OR FOUNDERING OF THE SHIP, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS SECOND SESSION, GENOA, 9 JULY 1920, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946²

RATIFICATION

Instrument registered with the Director-General of the International Labour Office on:

19 May 1981

PORTUGAL

(With effect from 19 May 1981.)

¹ Ratification of any of the Conventions adopted by the General Conference of the International Labour Organisation in the course of its first thirty-two sessions, i.e., up to and including Convention No. 98, is deemed to be the ratification of that Convention as modified by the Final Articles Revision Convention, 1961, in accordance with article 2 of the latter Convention.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 38, p. 119; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1, 3 to 8, 11 and 14, as well as annex A in volumes 936, 958, 1010, 1078, 1143, 1159 and 1182.

*ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL*¹

N° 591. CONVENTION (N° 8) CONCERNANT L'INDEMNITÉ DE CHÔMAGE EN CAS DE PERTE PAR NAUFRAGE, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA DEUXIÈME SESSION, GÈNES, 9 JUILLET 1920, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT RÉVISION DES ARTICLES FINALS, 1946²

RATIFICATION

Instrument enregistré auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

19 mai 1981

PORTUGAL

(Avec effet au 19 mai 1981.)

¹ La ratification de toute Convention adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail au cours de ses trente-deux premières sessions, soit jusqu'à la Convention N° 98 inclusivement, est réputée valoir ratification de cette Convention sous sa forme modifiée par la Convention portant révision des articles finals, 1961, conformément à l'article 2 de cette dernière Convention.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 38, p. 119; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1, 3 à 8, 11 et 14, ainsi que l'annexe A des volumes 936, 958, 1010, 1078, 1143, 1159 et 1182.

No. 597. CONVENTION (No. 14) CONCERNING THE APPLICATION OF THE WEEKLY REST IN INDUSTRIAL UNDERTAKINGS, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRD SESSION, GENEVA, 17 NOVEMBER 1921, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946¹

TERRITORIAL APPLICATION

Declaration registered with the Director-General of the International Labour Office on:

9 April 1981

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(Application to Hong Kong. With modifications in respect of articles 2 and 5. Superseding the declaration registered on 11 February 1980² with the Director-General of the International Labour Office. With effect from 9 April 1981.)

The modifications read as follows:

“Article 2

“Non-Manual Workers in receipt of a salary exceeding HK \$6,000 per month have no statutory entitlement to rest days.”

“Article 5

“Adult male workers with a statutory entitlement to one rest day every seven days, may work voluntarily on that day, but there is no statutory requirement that a compensatory rest period should be granted.”

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 38, p. 187; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 9 and 11 to 14, as well as annex A in volumes 996, 1010, 1015, 1020, 1035, 1038, 1050, 1090, 1098, 1106, 1111, 1143, 1162, 1182 and 1196.

² *Ibid.*, vol. 1162, p. 462.

N° 597. CONVENTION (N° 14) CONCERNANT L'APPLICATION DU REPOS HEBDOMADAIRE DANS LES ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TROISIÈME SESSION, GENÈVE, 17 NOVEMBRE 1921, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT RÉVISION DES ARTICLES FINALS, 1946¹

APPLICATION TERRITORIALE

Déclaration enregistrée auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

9 avril 1981

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

(Application à Hong-Kong. Avec modifications à l'égard des articles 2 et 5. Se substitue à la déclaration enregistrée le 11 février 1980² auprès du Directeur général du Bureau international du Travail. Avec effet au 9 avril 1981.)

Les modifications se lisent comme suit :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Article 2

Les travailleurs non manuels percevant un salaire supérieur à 6 000 dollars de Hong-Kong par mois n'ont pas réglementairement droit à des jours de repos.

Article 5

Les travailleurs adultes du sexe masculin ayant réglementairement droit à un jour de repos tous les sept jours ont la faculté de travailler ce jour-là s'ils le veulent, mais il n'est pas réglementairement prévu de leur accorder de repos à titre de compensation.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 38, p. 187; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 1 à 9 et 11 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 996, 1010, 1015, 1020, 1035, 1038, 1050, 1090, 1098, 1106, 1111, 1143, 1162, 1182 et 1196.

² *Ibid.*, vol. 1162, p. 463.

No. 606. CONVENTION (No. 23) CONCERNING THE REPATRIATION OF SEAMEN, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS NINTH SESSION, GENEVA, 23 JUNE 1926, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946¹

RATIFICATION

Instrument registered with the Director-General of the International Labour Office on:

6 May 1981

GREECE

(With effect from 6 May 1981.)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 38, p. 315; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1, 3 to 7 and 11, as well as annex A in volumes 917, 958, 974, 1026, 1050, 1106 and 1159.

N° 606. CONVENTION (N° 23) CONCERNANT LE RAPATRIEMENT DES MARINS, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA NEUVIÈME SESSION, GENÈVE, 23 JUIN 1926, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT RÉVISION DES ARTICLES FINALS, 1946¹

RATIFICATION

Instrument enregistré auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

6 mai 1981

GRÈCE

(Avec effet au 6 mai 1981.)

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 38, p. 315; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 1, 3 à 7 et 11, ainsi que l'annexe A des volumes 917, 958, 974, 1026, 1050, 1106 et 1159.

No. 1239. CONVENTION (No. 90) CONCERNING THE NIGHT WORK OF YOUNG PERSONS EMPLOYED IN INDUSTRY (REVISED 1948). ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRTY-FIRST SESSION, SAN FRANCISCO, 10 JULY 1948¹

TERRITORIAL APPLICATION

Declaration registered with the Director-General of the International Labour Office on:

9 April 1981

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(Application to Hong Kong. With modifications in respect of article 3 (1). Superseding the declaration registered on 11 August 1980² with the Director-General of the International Labour Office. With effect from 9 April 1981.)

The modifications read as follows:

“Article 3 (1)

“Young persons of or over the age of 15 years and under 18 years, may be employed in an industrial undertaking during the night:

- (a) In a clerical or managerial capacity, or in any health or welfare service connected with the undertaking;
 - (b) In cleaning the premises, or any part thereof, of an undertaking, otherwise than in cleaning which is incidental to or connected with any process; or
 - (c) Solely as caretakers in the premises of the undertaking.”
-

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 91, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 9 and 11 to 14, as well as annex A in volumes 903, 996, 1098, 1106 and 1198.

² *Ibid.*, vol. 1198, No. A-1239.

N° 1239. CONVENTION (N° 90) CONCERNANT LE TRAVAIL DE NUIT DES ENFANTS DANS L'INDUSTRIE (RÉVISÉE EN 1948). ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TRENTE ET UNIÈME SESSION, SAN FRANCISCO, 10 JUILLET 1948¹

APPLICATION TERRITORIALE

Déclaration enregistrée auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

9 avril 1981

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

(Application à Hong-Kong. Avec modifications à l'égard du paragraphe 1 de l'article 3. Se substitue à la déclaration enregistrée le 11 août 1980² auprès du Directeur général du Bureau international du Travail. Avec effet au 9 avril 1981.)

Les modifications se lisent comme suit :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Article 3, 1

Les enfants de 15 ans et plus mais de moins de 18 ans peuvent être occupés dans un établissement industriel pendant la nuit :

- a) A des travaux de secrétariat ou de gestion ou bien dans tout service de santé ou de prévoyance sociale lié à l'établissement;
- b) Au nettoyage des locaux ou d'une partie quelconque des locaux d'un établissement, à l'exclusion du nettoyage lié à un processus industriel quelconque à titre accessoire ou connexe; ou bien
- c) Exclusivement à titre de gardiens dans les locaux de l'établissement.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 91, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 2 à 9 et 11 à 13, ainsi que l'annexe A des volumes 903, 996, 1098, 1106 et 1198.

² *Ibid.*, vol. 1198, n° A-1239.

No. 2624. CONVENTION (No. 101) CONCERNING HOLIDAYS WITH PAY IN AGRICULTURE. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS THIRTY-FIFTH SESSION, GENEVA, 26 JUNE 1952¹

TERRITORIAL APPLICATION

Declaration registered with the Director-General of the International Labour Office on:

9 April 1981

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(Application to Hong Kong. With modification in respect of article 1. Superseding the declaration registered on 13 November 1979² with the Director-General of the International Labour Office. With effect from 9 April 1981.)

The modification reads as follows:

“Article 1

“The Convention is applied to all manual workers and to non-manual workers, whose wages do not exceed HK \$6,000 per month.”

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 196, p. 183; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 8 and 10 to 12, as well as annex A in volumes 958, 1015, 1078, 1106, 1111, 1153 and 1182.

² *Ibid.*, vol. 1153, No. A-2624.

N° 2624. CONVENTION (N° 101) CONCERNANT LES CONGÉS PAYÉS DANS L'AGRICULTURE. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA TRENTE-CINQUIÈME SESSION, GENÈVE, 26 JUIN 1952¹

APPLICATION TERRITORIALE

Déclaration enregistrée auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

9 avril 1981

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

(Application à Hong-Kong. Avec modification à l'égard de l'article 1. Se substitue à la déclaration enregistrée le 13 novembre 1979² auprès du Directeur général du Bureau international du Travail. Avec effet au 9 avril 1981.)

La modification se lit comme suit :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Article premier

La Convention est applicable à tous les travailleurs manuels et non manuels dont le salaire n'est pas supérieur à 6 000 dollars de Hong-Kong par mois.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 196, p. 183; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 2 à 8 et 10 à 12, ainsi que l'annexe A des volumes 958, 1015, 1078, 1106, 1111, 1153 et 1182.

² *Ibid.*, vol. 1153, n° A-2624.

No. 2901. CONVENTION (No. 73) CONCERNING THE MEDICAL EXAMINATION OF SEAFARERS, ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS TWENTY-EIGHTH SESSION, SEATTLE, 29 JUNE 1946, AS MODIFIED BY THE FINAL ARTICLES REVISION CONVENTION, 1946¹

RATIFICATION

Instrument registered with the Director-General of the International Labour Office on:

6 May 1981

GREECE

(With effect from 6 November 1981.)

No. 5181. CONVENTION (No. 111) CONCERNING DISCRIMINATION IN RESPECT OF EMPLOYMENT AND OCCUPATION. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FORTY-SECOND SESSION, GENEVA, 25 JUNE 1958²

RATIFICATION

Instrument registered with the Director-General of the International Labour Office on:

28 May 1981

FRANCE

(With effect from 28 May 1982.)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 214, p. 233; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 3 to 5, 7, 8, 11 and 12, as well as annex A in volumes 958, 1015, 1028, 1038, 1106 and 1197.

² *Ibid.*, vol. 362, p. 31; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 14, as well as annex A in volumes 951, 954, 960, 972, 974, 1015, 1023, 1031, 1035, 1038, 1041, 1050, 1098, 1136, 1147 and 1218.

N° 2901. CONVENTION (N° 73) CONCERNANT L'EXAMEN MÉDICAL DES GENS DE MER, ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA VINGT-HUITIÈME SESSION, SEATTLE, 29 JUIN 1946, TELLE QU'ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE PAR LA CONVENTION PORTANT RÉVISION DES ARTICLES FINAUX, 1946¹

RATIFICATION

Instrument enregistré auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

6 mai 1981

GRÈCE

(Avec effet au 6 novembre 1981.)

N° 5181. CONVENTION (N° 111) CONCERNANT LA DISCRIMINATION EN MATIÈRE D'EMPLOI ET DE PROFESSION. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA QUARANTE-DEUXIÈME SESSION, GENÈVE, 25 JUIN 1958²

RATIFICATION

Instrument enregistré auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

28 mai 1981

FRANCE

(Avec effet au 28 mai 1982.)

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 214, p. 233; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 3 à 5, 7, 8, 11 et 12, ainsi que l'annexe A des volumes 958, 1015, 1028, 1038, 1106 et 1197.

² *Ibid.*, vol. 362, p. 31; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 14, ainsi que l'annexe A des volumes 951, 954, 960, 972, 974, 1015, 1023, 1031, 1035, 1038, 1041, 1050, 1098, 1136, 1147 et 1218.

No. 14862. CONVENTION (No. 138) CONCERNING MINIMUM AGE FOR ADMISSION TO EMPLOYMENT. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS FIFTY-EIGHTH SESSION, GENEVA, 26 JUNE 1973¹

RATIFICATION

Instrument registered with the Director-General of the International Labour Office on:

15 April 1981

RWANDA

(With effect from 15 April 1982.)

Specifying, pursuant to article 2 (1) of the Convention, that the minimum age for admission to employment is 14 years.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1015, p. 297, and annex A in volumes 1026, 1041, 1046, 1050, 1081, 1098, 1126, 1136, 1138, 1141, 1175, 1196 and 1197.

N° 14862. CONVENTION (N° 138) CONCERNANT L'ÂGE MINIMUM D'ADMISSION À L'EMPLOI. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA CINQUANTE-HUITIÈME SESSION, GENÈVE, 26 JUIIN 1973¹

RATIFICATION

Instrument enregistré auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

15 avril 1981

RWANDA

(Avec effet au 15 avril 1982.)

Il est spécifié, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention, que l'âge minimum d'admission à l'emploi est de 14 ans.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1015, p. 297, et annexe A des volumes 1026, 1041, 1046, 1050, 1081, 1098, 1126, 1136, 1138, 1141, 1175, 1196 et 1197.

No. 17906. CONVENTION (No. 148) CONCERNING THE PROTECTION OF WORKERS AGAINST OCCUPATIONAL HAZARDS IN THE WORKING ENVIRONMENT DUE TO AIR POLLUTION, NOISE AND VIBRATION. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS SIXTY-THIRD SESSION, GENEVA, 20 JUNE 1977¹

TERRITORIAL APPLICATION

Declaration registered with the Director-General of the International Labour Office on:

9 April 1981

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(Application to Hong Kong with modification in respect of article 1. With effect from 9 April 1981.)

The modification reads as follows:

“Article 1

“Agriculture, animal husbandry, fishing, forestry and marine transport are excluded from the application of the provisions of this Convention in respect of air pollution.”

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1141, p. 106, and annex A in volumes 1145, 1147, 1153, 1172, 1182, 1197, 1198, 1211 and 1216.

N° 17906. CONVENTION (N° 148) CONCERNANT LA PROTECTION DES TRAVAILLEURS CONTRE LES RISQUES PROFESSIONNELS DUS À LA POLLUTION DE L'AIR, AU BRUIT ET AUX VIBRATIONS SUR LES LIEUX DE TRAVAIL. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA SOIXANTE-TROISIÈME SESSION, GENÈVE, 20 JUIN 1977¹

APPLICATION TERRITORIALE

Déclaration enregistrée auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

9 avril 1981

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

(Application à Hong-Kong avec modification à l'égard de l'article 1. Avec effet au 9 avril 1981.)

La modification se lit comme suit :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Article premier

L'agriculture, l'élevage, la pêche, la sylviculture et le transport maritime sont exclus de l'application des dispositions de la présente Convention en ce qui concerne la pollution de l'air.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1141, p. 107, et annexe A des volumes 1145, 1147, 1153, 1172, 1182, 1197, 1198, 1211 et 1216.

No. 19183. CONVENTION (No. 150) CONCERNING LABOUR ADMINISTRATION: ROLE, FUNCTIONS AND ORGANISATION. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS SIXTY-FOURTH SESSION, GENEVA, 26 JUNE 1978¹

TERRITORIAL APPLICATION

Declaration registered with the Director-General of the International Labour Office on:

12 May 1981

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(Application without modification to Guernsey and the Isle of Man. With effect from 12 May 1981.)

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1201, No. I-19183, and annex A in volumes 1205, 1211, 1216, 1218 and 1223.

N° 19183. CONVENTION (N° 150) CONCERNANT L'ADMINISTRATION DU TRAVAIL : RÔLE, FONCTIONS ET ORGANISATION. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA SOIXANTE-QUATRIÈME SESSION, GENÈVE, 26 JUIN 1978¹

APPLICATION TERRITORIALE

Déclaration enregistrée auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

12 mai 1981

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

(Application sans modification à Guernesey et à l'île de Man. Avec effet au 12 mai 1981.)

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1201, n° I-19183, et annexe A des volumes 1205, 1211, 1216, 1218 et 1223.

No. 19653. CONVENTION (No. 151) CONCERNING PROTECTION OF THE RIGHT TO ORGANISE AND PROCEDURES FOR DETERMINING CONDITIONS OF EMPLOYMENT IN THE PUBLIC SERVICE. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION AT ITS SIXTY-FOURTH SESSION, GENEVA, 27 JUNE 1978¹

TERRITORIAL APPLICATION

Declaration registered with the Director-General of the International Labour Office on:

12 May 1981

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(Application without modification to Guernsey. With effect from 12 May 1981.)

DECLARATION

Notification registered with the Director-General of the International Labour Office on:

12 May 1981

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(Decision reserved as regards application to the Isle of Man.)

TERRITORIAL EXCLUSION

Declaration registered with the Director-General of the International Labour Office on:

12 May 1981

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND

(The Convention is not applicable to Jersey.)

Certified statements were registered by the International Labour Organisation on 22 June 1981.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1218, No. I-19653, and annex A in volume 1223.

N° 19653. CONVENTION (N° 151) CONCERNANT LA PROTECTION DU DROIT D'ORGANISATION ET LES PROCÉDURES DE DÉTERMINATION DES CONDITIONS D'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL À SA SOIXANTE-QUATRIÈME SESSION, GENÈVE, 27 JUIN 1978¹

APPLICATION TERRITORIALE

Déclaration enregistrée auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

12 mai 1981

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

(Application sans modification à Guernesey. Avec effet au 12 mai 1981.)

DÉCLARATION

Notification enregistrée auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

12 mai 1981

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

(Décision réservée à l'égard de l'application à l'île de Man.)

EXCLUSION TERRITORIALE

Déclaration enregistrée auprès du Directeur général du Bureau international du Travail le :

12 mai 1981

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

(Cette Convention n'est pas applicable à Jersey.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Organisation internationale du Travail le 22 juin 1981.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1218, n° 1-19653, et annexe A du volume 1223.

